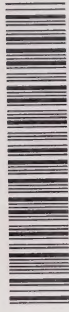
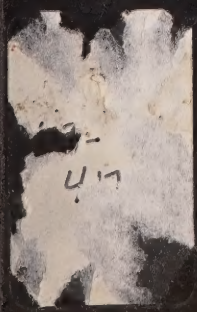
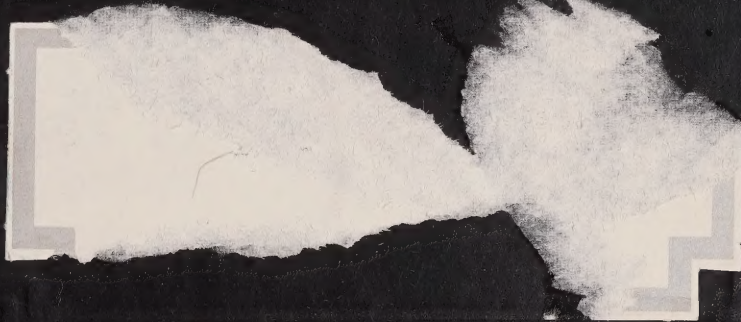


CA1
XC40
- N19



3 1761 11972121 5





ACCOPRESS

GENUINE PRESSBOARD BINDER

CAT. NO. **BG 2507 EMB**

ACCO CANADIAN COMPANY LTD.
TORONTO

OGDENSBURG, N.Y., CHICAGO, LONDON
MEXICO CITY D.F., UTRECHT

HOUSE OF COMMONS

Sub-issue No. 1

Friday, May 11, 1973

Monday, May 14, 1973

Chairman: Mr. Paul McRae

CAI XC 40
-N19
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule no 1

Le vendredi 11 mai 1973

Le lundi 14 mai 1973

Président: M. Paul McRae

Gouvernement
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Sub-Committee on*

Harbour and Wharf Facilities (Atlantic Regions)

of the Standing Committee on

National Resources and Public Works

*Procès-verbaux et témoignages
du sous-Comité sur les*

Installations portuaires et quais (Régions de l'Atlantique)

du Comité permanent des

Ressources nationales et des Travaux publics

RESPECTING:

Harbour and Wharf Facilities in small
Craft Harbours in the Atlantic Regions.

CONCERNANT:

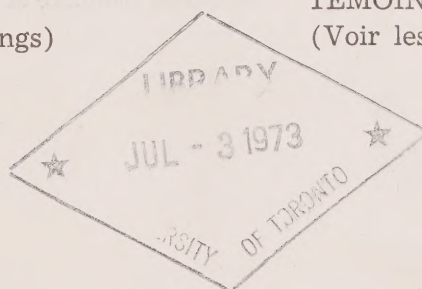
Les installations portuaires et les quais dans les
ports pour petites embarcations des régions de
l'Atlantique.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

SUB-COMMITTEE ON HARBOUR AND WHARF
FACILITIES (ATLANTIC REGIONS)

OF THE

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL
RESOURCES AND PUBLIC WORKS

Chairman: Mr. Paul McRae

Vice-Chairman: Mr. C. Haliburton

Messrs.

Barnett
Carter

McCain
Rompkey

(Quorum 5)

Le greffier du sous-comité

Lois A. Cameron

Clerk of the Sub-committee

SOUS-COMITÉ SUR LES INSTALLATIONS
PORTUAIRES ET LES QUAIS
(RÉGIONS DE L'ATLANTIQUE)

DU

COMITÉ PERMANENT DES RESSOURCES
NATIONALES ET DES TRAVAUX PUBLICS

Président: M. Paul McRae

Vice-président: M. C. Haliburton

Messieurs

Rooney
Tétrault—(8).

Pursuant to the Order of the Standing Committee on
National Resources and Public Works on May 8,
1973:

On Friday, May 11, 1973:

Mr. Schumacher replaced Mr. Carter

On Monday, May 14, 1973:

Mr. Carter replaced Mr. Schumacher

Conformément à l'ordre adopté par le Comité perma-
nent des ressources nationales et des travaux
publics le 8 mai 1973:

Le vendredi 11 mai 1973:

M. Schumacher remplace M. Carter

Le lundi 14 mai 1973:

M. Carter remplace M. Schumacher

ORDERS OF REFERENCE

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL RESOURCES AND PUBLIC WORKS

Tuesday, April 17, 1973.

Ordered,—That this Committee establish a Sub-committee to investigate the needs of harbour and wharf facilities in small craft harbours in the Atlantic regions and to report to the Committee within thirty days and, if necessary the Committee request an Order of Reference from the House of Commons to accomplish this purpose.

Tuesday, May 8, 1973.

Ordered,—That the Sub-committee to investigate the needs of harbour and wharf facilities be composed of eight members: three Liberal representatives, three Progressive Conservative representatives, one representative of the New Democratic Party and one representative of the Social Credit Party to be appointed by the Chairman after the usual consultations; and

That the said sub-committee have power to elect its own Chairman and Vice-Chairman, to call witnesses and to hear evidence, and to print from day to day such papers and evidence as may be ordered by it.

ATTEST

Le greffier du Comité
Lois A. Cameron
Clerk of the Committee

ORDRES DE RENVOI

COMITÉ PERMANENT DES
RESSOURCES NATIONALES ET DES TRAVAUX
PUBLICS

Le mardi 17 avril 1973.

Il est ordonné,—Que le Comité forme un sous-comité pour faire enquête sur les besoins en installations portuaires et en quais dans les ports pour petites embarcations des régions de l'Atlantique et faire rapport au Comité dans les 30 jours qui suivront et, au besoin, que le Comité sollicite un ordre de renvoi de la Chambre des communes à cet effet.

Le mardi 8 mai 1973.

Il est ordonné,—Que le sous-comité chargé de faire enquête sur les besoins en installations portuaires et en quais se compose de huit membres: trois représentants libéraux, trois représentants conservateurs progressistes, un représentant du nouveau parti démocratique et un représentant du parti du crédit social qui seront désignés par le président après les consultations habituelles; et

Que ledit sous-comité ait le pouvoir d'élire son propre président et son vice-président, de convoquer des témoins, d'entendre les témoignages, et d'ordonner d'imprimer chaque jour les documents et les témoignages requis.

ATTESTÉ

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, MAY 11, 1973.

(1)

[Text]

The Sub-committee on Harbour and Wharf Facilities in Small Craft Harbours in the Atlantic Regions of the Standing Committee on National Resources and Public Works met at 10:25 o'clock a.m. this day, for the purpose of organization.

Members of the Sub-committee present: Messrs. Barnett, Haliburton, McCain, McRae, Rompkey, Rooney, and Schumacher.

The Clerk of the Sub-committee presided over the election of the Chairman of the Sub-committee.

Mr. McCain, seconded by Mr. Rooney, moved,—That Mr. McRae do take the Chair as Chairman of this Sub-committee.

The question being put on the said motion, it was agreed to and Mr. McRae was invited to take the Chair.

Mr. McRae thanked the members of the Sub-committee for the honour bestowed upon him and then called for motions to elect a Vice-Chairman.

On motion of Mr. Schumacher, Mr. Haliburton was appointed Vice-Chairman of the Sub-committee.

Agreed,—That the Sub-committee print from day to day 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence.

The Sub-committee proceeded to consider the order of business to be followed during its consideration of the matter referred to it in the resolution of the Committee on Tuesday, April 17, 1973 which reads as follows:

"That this Committee establish a Sub-committee to investigate the needs of harbour and wharf facilities in small craft harbours in the Atlantic regions and to report to the Committee within thirty days, and if necessary the Committee request an Order of Reference from the House of Commons to accomplish this purpose."

Agreed,—That the Sub-committee meet on Monday, May 14, 1973 at 8:00 o'clock p.m. to hear the evidence from appropriate officials from the Department of the Environment, Public Works and Transport.

Agreed,—That the Sub-committee meet *in camera* at 5:00 o'clock p.m. on Monday, May 14, 1973 to discuss the scheduling of future meetings and the calling of witnesses.

At 10:55 o'clock p.m., the Sub-committee adjourned to Monday, May 14, 1973 at 5:00 o'clock p.m.

PROCÈS-VERBAUX

LE VENDREDI 11 MAI 1973

(1)

[Traduction]

Le sous-comité sur les installations portuaires et les quais dans les ports pour petites embarcations des régions de l'Atlantique du Comité permanent des ressources nationales et des travaux publics tient aujourd'hui à 10 h 25 une réunion d'organisation.

Membres du sous-comité présents: MM. Barnett, Haliburton, McCain, McRae, Rompkey, Rooney, et Schumacher.

Le greffier du sous-comité préside à l'élection du président de ce dernier.

M. McCain, appuyé par M. Rooney, propose,—Que M. McRae soit élu président du sous-comité.

La proposition est mise au voix, elle est adoptée et M. McRae est invité à occuper le fauteuil.

M. McRae remercie les membres du sous-comité de l'honneur qu'ils lui font en l'élisant président, et se dit prêt à recevoir les candidatures au poste de vice-président.

Sur proposition de M. Schumacher, M. Haliburton est élu vice-président du sous-comité.

Il est convenu,—Que le sous-comité fasse imprimer chaque jour 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages.

Le sous-comité entreprend l'étude de l'ordre des travaux à suivre durant l'examen de la question qui lui a été renvoyée en vertu de la résolution du Comité du mardi 17 avril 1973, que voici:

«Que le Comité forme un sous-comité pour faire enquête sur les besoins en installations portuaires et en quais dans les ports pour petites embarcations des régions de l'Atlantique et faire rapport au Comité dans les trente jours qui suivront et, au besoin, que le Comité sollicite un ordre de renvoi de la Chambre des communes à cet effet.»

Il est convenu,—Que le sous-comité se réunisse le lundi 14 mai 1973 à 20 heures, pour entendre les témoignages des hauts fonctionnaires compétents des ministères de l'Environnement et des Travaux publics et des Transports.

Il est convenu,—Que le sous-comité se réunisse à huis-clos le lundi 14 mai 1973 à 17 heures pour discuter le calendrier des futures réunions et la convocation des témoins.

A 10 h 55, le sous-comité suspend ses travaux qui reprendront le lundi 14 mai 1973 à 17 heures.

[Text]

MONDAY, MAY 14, 1973.

(2)

The Sub-committee on Harbour and Wharf Facilities in Small Craft Harbours in the Atlantic Regions of the Standing Committee on National Resources and Public Works met *in camera* at 5:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. McRae, presiding.

Members of the Sub-committee present: Messrs. Barnett, Carter, Haliburton, McCain, McRae, Rompkey, Rooney.

The Sub-committee proceeded to consider its Order of Reference from the Committee, (*see Minutes of Proceedings of Friday, May 11, 1973*), in particular, the order of business to be followed in relation to that Order of Reference.

Agreed,—That an *in camera* sitting of the Sub-committee be held immediately subsequent to the meeting scheduled for 8:00 o'clock p.m. this day.

Agreed,—That during the questioning of witnesses the time allotted to each member of the Sub-committee on the first round be fifteen minutes.

Agreed,—That a member of the Sub-committee may be replaced by a member of the Committee with the approval of the Chairman of the main Committee.

At 6:30 o'clock p.m., the Sub-committee adjourned to 8:00 o'clock p.m. this day.

MONDAY, MAY 14, 1973.

(3)

The Sub-committee on Harbour and Wharf Facilities in Small Craft Harbours in the Atlantic Regions of the Standing Committee on National Resources and Public Works met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. McRae, presiding.

Members of the Sub-committee present: Messrs. Barnett, Carter, Haliburton, McCain, McRae, Rompkey and Rooney.

Other Member present: Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent).

Witnesses: From the Department of Public Works: Mr. J. B. Williams, Senior Assistant Deputy Minister; Mr. C. K. Hurst, Chief Engineer. From the Department of the Environment: Mr. W. A. Reid, Director, Small Craft Harbours Branch. From the Department of Transport: Mr. W. W. Nicholl, Harbours and Ports, Marine Service Administration.

The Sub-committee resumed consideration of its Order of Reference from the Committee (*See Minutes of Proceedings of Friday, May 11, 1973*.)

The witnesses were questioned.

And questioning continuing;

At 10:20 o'clock p.m., the Sub-committee adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

LE LUNDI 14 MAI 1973

(2)

Le sous-comité des installations portuaires et des quais dans les ports pour petites embarcations des régions de l'Atlantique du Comité permanent des ressources nationales et des travaux publics, se réunit aujourd'hui à huis-clos à 17 h 15, sous la présidence de M. McRae.

Membres du sous-comité présents: MM. Barnett, Carter, Haliburton, McCain, Rompkey, Rooney.

Le sous-comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi établi par le Comité, (*voir les procès-verbaux et témoignages du vendredi 11 mai 1973*), en particulier, l'ordre des travaux à suivre en ce qui concerne ledit ordre de renvoi.

Il est convenu,—Que le sous-comité se réunisse immédiatement après la réunion prévue aujourd'hui à 20 heures.

Il est convenu,—Que durant l'interrogation des témoins le temps alloué à chaque membre du sous-comité durant le premier tour de questions soit de 15 minutes.

Il est convenu,—Qu'un membre du sous-comité peut être remplacé par un membre du Comité avec l'autorisation du président du Comité principal.

A 18 h 30, le sous-comité suspend ses travaux qui reprendront aujourd'hui à 20 heures.

LE LUNDI 14 MAI 1973

(3)

Le sous-comité des installations portuaires et des quais dans les ports pour petites embarcations des régions de l'Atlantique du Comité permanent des ressources nationales et des travaux publics se réunit aujourd'hui à 20 h. 10, sous la présidence de M. McRae.

Membres du sous-comité présents: MM. Barnett, Carter, Haliburton, McCain, McRae, Rompkey et Rooney.

Autre député présent: M. LeBlanc (Westmorland-Kent).

Témoins: Du ministère des Travaux publics: M. J. B. Williams, sous-ministre adjoint principal; M. C. K. Hurst, ingénieur en chef.

Du ministère de l'Environnement: M. W. A. Reid, directeur, Direction des ports pour petites embarcations. *Du ministère des Transports:* M. W. W. Nicholl, Havre et Ports, Administration des Services de la Marine.

Le sous-comité reprend l'étude de son ordre de renvoi provenant du Comité (*Voir les procès-verbaux et témoignages du vendredi 11 mai 1973*).

Les témoins répondent aux questions.

La période des questions se poursuit;

A 22 h 20, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du sous-comité

Lois A. Cameron,

Clerk of the Sub-committee.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Friday, May 11, 1973.

• 1023

[Text]

The Clerk of the Committee: Gentlemen, we have a quorum. Your first item of business is to elect a Chairman and to entertain a motion to that effect.

It is moved by Mr. McCain seconded by Mr. Rooney that Mr. McRae be Chairman of this subcommittee.

Motion agreed to.

The Clerk of the Committee: I declare Mr. McRae the newly elected Chairman, and ask him to kindly take the Chair.

The Chairman: Thank you very much. We have an agenda on which item number 3 is that the Chairman takes the Chair and thanks honourable members for the honour bestowed upon him.

That being done item number 4 is the election of a Vice-Chairman, if desired.

Do you feel that we should have a Vice-Chairman? I suppose it would not hurt to have someone in case the Chairman is not available, just in case we get snowed in up in the centre of Canada or something like that. I will accept nominations for the position of Vice-Chairman.

Mr. Schumacher: I nominate Mr. Haliburton for the Vice-Chairmanship.

The Chairman: It is moved that Mr. Haliburton be appointed Vice-Chairman of the Subcommittee.

Motion agreed to.

The Chairman: It is usual at this stage in a Committee's organization meeting to deal with several routine motions. I believe the only one which concerns this Subcommittee is for the printing of the Subcommittee's Minutes of Proceedings and Evidence.

The Subcommittee has been given power to print by the main committee. However, perhaps, members should consider how this is to be done. The following alternatives are suggested: that the Subcommittee print its Minutes of Proceedings and Evidence from day to day, just as is done in the main committee; or, that the Subcommittee record its meetings allowing unedited transcripts to be made available to the Chairman and to members on request. Then at the conclusion of its sittings, the Subcommittee may have all or some of the evidence recorded printed for submission with its report to the main committee. Or that the subcommittee not record or print its evidence.

• 1025

So we have: first, that we do it in the normal way; second, that unedited transcripts be made available to the Chairman and to members on request. What is your...

Mr. Rompkey: I should like to follow the normal procedure, Mr. Chairman.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le vendredi 11 mai 1973

[Interpretation]

Le greffier du comité: Messieurs, le quorum est atteint. La première question à l'ordre du jour est d'élire un président, et de recevoir une motion à ce sujet.

M. McCain, appuyé par M. Rooney, propose que M. McRae soit élu président du sous-comité.

La motion est adoptée.

Le greffier du comité: Je proclame M. McRae, nouveau président élu du Comité actuel, et lui demande d'occuper le fauteuil.

Le président: Je vous remercie beaucoup. Selon l'article 3 de l'ordre du jour, le président occupe le fauteuil, et remercie les députés de l'honneur qui lui est fait.

Nous passons ensuite à l'article 4 de l'ordre du jour, l'élection d'un vice-président, s'il y a lieu.

Croyez-vous qu'il soit nécessaire d'avoir un vice-président? Je suppose qu'il serait mieux d'en avoir un, au cas où le président ne serait pas disponible, au cas où nous serions bloqués par la neige au centre du Canada, ou quelque chose comme ça. Je reçois les mises en nomination pour le poste de vice-président.

M. Schumacher: Je propose M. Haliburton à la vice-présidence.

Le président: On a proposé M. Haliburton comme vice-président du sous-comité.

La motion est adoptée.

Le président: Il est d'usage, à ce stade-ci de la réunion d'organisation du Comité, de recevoir plusieurs motions de routine. La seule qui concerne le sous-comité, je crois, est l'impression des procès-verbaux et témoignages du sous-comité.

Le Comité a accordé au sous-comité le pouvoir d'imprimer. Cependant, les membres devraient peut-être considérer les différentes façons de le faire. Plusieurs solutions sont possibles: le sous-comité peut faire imprimer ses procès-verbaux et témoignages au jour le jour, comme le fait le Comité; le sous-comité peut faire enregistrer les réunions, et en mettre des copies inédites disponibles à la disposition du président et ses membres. Alors, à la fin de ses séances, le sous-comité pourra faire imprimer une partie ou la totalité des témoignages enregistrés pour les joindre à son rapport au Comité. Le sous-comité peut ne pas enregistrer ni faire imprimer les témoignages.

Ainsi, pour résumer: premièrement nous pouvons nous en tenir à la procédure normale; deuxièmement, que le président ou les membres puissent se procurer sur demande des copies non éditées. Quel est votre...

M. Rompkey: J'aimerais que nous nous en tenions à la procédure normale, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Barnett: It seems to me that, if the work of this subcommittee is to be worthwhile, we should have it on the record.

Mr. Rompkey: I think we have to have all on the record.

Mr. Barnett: Yes.

The Chairman: Are we all agreed on that?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Okay, fine.

How many copies? The main Committee prints 1,000. I assume that we want the same?

Mr. Schumacher: Oh, I do not think so. It is more restricted in area. I should think that 350 would do.

An hon. Member: What do they do with 1,000?

The Chairman: Off the top, I shall say 500.

The point about the 1,000 is that there is a distribution scheme.

Mr. Schumacher: Okay. I suggest that we print 1,000 then.

The Chairman: All agreed? Right.

On April 17, the Committee passed the following motion:

That this Committee establish a subcommittee to investigate the needs of harbour and wharf facilities in small craft harbours in the Atlantic regions and to report to the Committee within thirty days, and if necessary the Committee request an order of reference from the House of Commons to accomplish this purpose.

On May 8, the Committee adopted a report of the subcommittee on agenda and procedure pertaining to the above motion which read in part as follows:

That the said subcommittee have power to elect its own Chairman and Vice-Chairman, to call witnesses and hear evidence, and to print from day to day such papers and evidence as may be ordered.

Your subcommittee is of the opinion that the direction contained in the Committee's resolution that the subcommittee report within thirty days should be interpreted to mean that the subcommittee be required to report within thirty days of its appointment.

With regard to the last provision, since the Committee has no power to consider estimates after May 31, then the subcommittee—to which the Committee may delegate only such powers as it itself possesses—will not be able to continue its inquiry after May 31.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, on that point: from some of the discussion that took place in the main Committee, it seems to me that this subcommittee should have in mind to consider, some time before May 31, just how far it has got on its work by that time, and the question of a

[Interprétation]

M. Barnett: Il me semble que si le travail de ce sous-comité est valable, nous devrions le rendre public.

M. Rompkey: C'est à mon avis ce que nous devrions faire.

M. Barnett: Oui.

Le président: Sommes-nous tous d'accord sur cette question?

Des voix: Oui.

Le président: C'est très bien.

Combien de copies? Le comité principal en imprime 1,000. Je présume que ce sera le même nombre pour nous?

M. Schumacher: Oh je ne crois pas. C'est plus limité. Je crois que nous pourrions nous contenter de 350.

Une voix: Qu'est-ce qu'ils font avec 1,000?

Le président: Au maximum, je dirais 500.

Les 1,000 copies, c'est pour le réseau de distribution.

M. Schumacher: Très bien. Dans ce cas, je propose qu'on en imprime 1,000.

Le président: Va pour 1,000? Bien.

Le 17 avril, le Comité a adopté la motion suivante:

Que ce Comité mette sur pied un sous-comité afin de connaître les besoins relatifs aux ports et aux quais dans les ports des régions de l'Atlantique, et que ce sous-comité en rédige un rapport au Comité dans un délai de 30 jours. Si nécessaire, le Comité peut demander à la Chambre des communes un ordre de renvoi à cette fin.

Le 8 mai, le Comité a adopté un rapport du Sous-comité du programme et de la procédure au sujet de la motion susmentionnée, et qui se lit en partie comme suit:

Que ledit sous-comité puisse élire son propre président et son propre vice-président, appeler des témoins à comparaître et entendre leurs dépositions, et imprimer de jour en jour les documents et les témoignages requis.

Votre sous-comité estime que la résolution du Comité à savoir la présentation d'un rapport dans un délai de 30 jours signifie que le Comité doit présenter un rapport dans les 30 jours suivant la date où il entre en fonction.

Selon cette dernière clause, le Comité ne pourra pas continuer son enquête après le 31 mai, puisque le Comité ne peut s'occuper des prévisions budgétaires après cette date. Le Comité ne peut déléguer que les pouvoirs qu'il possède.

M. Barnett: Monsieur le président, j'aimerais m'attarder sur cette question. A la suite d'assemblées tenues par le comité principal, il me semble que ce sous-comité devrait, avant le 31 mai, faire le point sur le travail accompli jusqu'à maintenant. Ainsi, il pourrait songer à obtenir un

[Text]

possible request for a reference from the House for some continuation. I do not think that decision can be made today; but my view is, that this subcommittee—in view of what has been going on in recent years in this area—might serve a useful purpose that could not be completed fully by May 31.

Mr. Rompkey: We could have an interim report.

Mr. Barnett: Obviously we have to make a report. But it could be part of our report that, if the whole Committee so desired, the Committee would request a reference from the House.

I throw that in now, because I have no idea what may be in the minds of other members of the subcommittee or how far we might get. Thirty days is not very long.

An hon. Member: We do not have 30 days according to this; we have until May 31.

An hon. Member: We have about 15 days.

Mr. Barnett: That is right.

Mr. Haliburton: This means we are supposed to report by May 15, does it?

The Chairman: No.

Mr. Haliburton: If you take the 30 days from the...

The Chairman: We interpreted it as being appointed from May 8; so I think we have to June 8.

The point is, that anything after May 31 could not affect estimates; but it does not mean that we should not meet after that date.

• 1030

I think Mr. Barnett's suggestion is a good one and we should keep that in mind when we are planning our report so that we include the suggestion as to whether we should continue. I think that would be most desirable.

I would like to bring up the question of a steering committee. Apparently, as a subcommittee we have no authority to appoint a further subcommittee. That has to be done by the main committee. I suggest that as a steering committee we meet as a whole Committee but meet *in camera*. I am sure that when we are deciding whom we want to bring in and this, that the other thing, we probably should meet at some point along the line. Would you agree that rather than having a subcommittee we meet informally as a committee of the whole?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: The last item that I have on the agenda is: this subcommittee may wish to appoint certain members to advise the Chairman on arranging a schedule of meetings and witnesses. I think we have already dealt with that now. We would do it as a committee of the whole. That being the case, do we want to meet here or

[Interpretation]

ordre de renvoi de la Chambre des communes afin de continuer son travail. Je ne crois pas que l'on puisse prendre cette décision aujourd'hui. Cependant, à mon avis, ce sous-comité, si l'on considère ce qui s'est produit au cours des années passées dans ce domaine, pourra accomplir un travail très utile qui ne pourrait pas être complètement terminé au 31 mai.

M. Rompkey: Nous pourrions produire un rapport préliminaire.

M. Barnett: Il est clair que nous devons présenter un rapport. Mais nous devrions inclure dans notre rapport que tout le Comité, s'il le désire, puisse demander un ordre de renvoi à la Chambre des communes.

Je soulève cette question parce que je ne sais pas ce que les autres membres du sous-comité ont dans la tête ou jusqu'à quel point nous pouvons accomplir notre travail. Ce n'est pas très long 30 jours.

Une voix: Nous n'avons pas 30 jours, selon cette déclaration; nous avons jusqu'au 31 mai.

Une voix: Nous avons environ 15 jours.

M. Barnett: C'est vrai.

M. Haliburton: Cela veut dire que nous sommes supposés présenter un rapport vers le 15 mai n'est-ce pas?

Le président: Non.

M. Haliburton: Si vous prenez les 30 jours à partir de...

Le président: Nous avons interprété cela comme suit: entrés en fonction à partir du 8 mai, je crois que nous avons jusqu'au 8 juin.

Le problème est que rien ne peut changer les prévisions budgétaires après le 31 mai. Mais cela ne veut pas dire que nous ne devrions pas nous rencontrer après cette date.

Je crois que l'idée de M. Barnett est bonne, et que nous devrions en tenir compte, lorsque nous préparerons notre rapport, afin d'y préciser si nous devons continuer. Je crois que cela serait très souhaitable.

Je voudrais soulever la question du comité directeur. Apparemment, comme sous-comité, nous n'avons pas le pouvoir de nommer un autre sous-comité. Cela doit être fait par le comité principal. Je suggère, qu'en tant que comité directeur, nous nous rencontrions en comité plénier, et à huis clos. Je pense que lorsque nous déciderons qui nous voulons convoquer comme témoins, ainsi que d'autres choses, nous devrions probablement nous rencontrer. Seriez-vous d'accord pour que, plutôt que d'avoir un sous-comité, nous siégions en comité plénier?

Des voix: D'accord.

Le président: Le dernier article que j'ai sur l'ordre du jour est: le sous-comité souhaite nommer certains membres pour conseiller le président, quant à l'horaire des séances et aux témoins. Je crois que nous avons déjà réglé ce problème. Nous siégerons en comité plénier. Cela étant dit, voulez-vous décider des témoins tout de

[Texte]

at some other point to arrange for witnesses? Do we want to do it in public or in an informal session?

Mr. Barnett.

Mr. Barnett: There are one or two points that I would make on the question of witnesses, based in part on statements that have been made in other committees, particularly in the Fisheries and Forestry Committee. I will not start back in 1964 when Mr. Pickersgill was Minister of Transport and he started something on small-craft harbour administration, but there has been an inter-departmental committee working on the future of small-craft harbours which involves three departments: Public Works, Fisheries and Marine Services of the Department of the Environment and Transport.

I have looked at the discussions in the main committees that led up to the establishment of this with particular reference to the discussion about the Committee travelling. My feeling is that the decision was made that it would not be advisable for even a subcommittee to travel out of Ottawa at the present time. Perhaps we could have the appropriate officials from those three departments, designated by their ministers, to appear and put before us the actual state of affairs with particular reference to the Atlantic Coast, to at least give us the initial picture on paper, with maps and charts, of where facilities are and what they are.

I do not know whether the new section in the Department of the Environment that has been looking at this has done on the Atlantic Coast what it has done on the Pacific Coast. I have in mind a complete list by constituency of the existing harbour installations and what is there. Such a list was drawn up for Comox-Alberni and I presume the other constituencies in British Columbia. Last June I think, I was asked informally to examine that list which showed exactly what was there. I knew what was in my own constituency because I have seen them, but that might give some focus of attention to the problem on the Atlantic Coast, for those of us who do not live there.

Mr. Rompkey: I think that is a good suggestion.

• 1035

Mr. Barnett: If we get the picture from the three departments to the fullest extent that the ministers will authorize, the facts of the present situation would be revealed. This would be important because, really, my own impression is that too much of this that affects vitally the seacoast Canadians has been going on behind the scenes—interdepartmental consideration—and we really do not know what is happening.

This basically is not a politically partisan question; it is a situation where I think those of us who have some experience of the problems of the people living on the coast and particularly the commercial fishermen, could make some useful input into the final plan or decision-making process that has been going on. I would like to see initially the committee take that approach, get all the facts that the government is prepared to put before us and then possibly have a look at the idea of seeing some of these places first-hand at an appropriate time.

[Interprétation]

suite, ou plus tard? Voulez-vous le faire en public ou dans une séance officielle?

Monsieur Barnett.

M. Barnett: Il y a un ou deux points que je voudrais tirer au clair au sujet des témoins; je me fonde en partie sur des déclarations qui ont été faites dans d'autres comités, particulièrement dans celui des Pêches et des forêts. Je ne reculerai pas jusqu'en 1964, au moment où M. Pickersgill était ministre des Transports et où il avait institué quelque chose sur l'administration des ports pour petites embarcations, mais un comité interministériel a travaillé sur l'avenir des ports pour petites embarcation, domaine qui implique trois ministères, ceux des Travaux Publics, des Pêches, les Services de la marine du ministère de l'Environnement, et le ministère des Transports.

J'ai étudié les discussions des comités pléniers qui ont conduit à son établissement, surtout les discussions qui parlaient des déplacements du Comité. Je crois qu'on avait discuté qu'il ne serait pas recommandable, même pour un sous-comité, de voyager hors d'Ottawa en ce moment. Nous pouvons demander aux trois ministres concernés de nous envoyer les fonctionnaires qui pourront nous renseigner plus efficacement. Ils pourront nous exposer l'état actuel des choses, surtout sur la côte Atlantique, afin de nous donner au moins une idée sur papier, avec des cartes et des graphiques, démontrant la situation importante des installations.

Je ne sais pas si la nouvelle section du ministère de l'Environnement qui s'occupe de cette question a fait sur la côte Atlantique ce qu'elle a fait sur la côte Pacifique. Je pense à une liste complète, par circonscription, des installations portuaires existantes et de leur contenu. On a complété une telle liste pour Comox-Alberni et, je présume, pour les autres circonscriptions de la Colombie-Britannique. En juin dernier, je pense, on m'a demandé d'examiner cette liste qui donne les emplacements très exacts. Je savais ce qu'il y avait dans ma propre circonscription, car je les avais déjà vues, mais cela pourrait permettre à certains d'entre nous, qui ne vivent pas sur la côte Atlantique, de se pencher sur les problèmes qu'on y trouve.

M. Rompkey: Je pense que c'est une bonne idée.

M. Barnett: Si nous obtenons des trois gouvernements une évaluation maximale du tableau, que les ministres autoriseront, les faits de la présente situation seront connus. Ce fait est important parce que je crois vraiment que cette situation affecte grandement la côte. Les Canadiens ont révisé l'action ainsi que les considérations des différents gouvernements et nous ne savons vraiment pas ce qui se passe.

À la base, ceci n'est pas une question de sectarisme politique; c'est une situation où, je crois, ceux de nous qui possèdent une certaine expérience d'un problème visant les gens de la côte, particulièrement les pêcheurs commerciaux, devraient contribuer de façon utile au plan final ou à la décision à prendre. Je voudrais que le Comité considère cette question d'abord, rassemble tous les faits que le gouvernement est préparé à étudier et si possible, envisage de voir certains de ces endroits de première main en temps opportun.

[Text]

Mr. Rompkey: I would like to associate myself with two of the points that Mr. Barnett has made: one is that we should get the appropriate officials of the various departments to come here with whatever maps and charts are available so that we can analyze exactly what is the situation now. That is one thing I think we should do and possibly if the committee is agreeable maybe they could be the first witnesses at the next meeting.

The second point I think he has made is equally valid and that is in any ongoing program, and there is a program being drawn up now, Environment is about to take over the administration of the program of small craft harbours from Public Works. It is essential at such time as that happens that M.P.s have an input into what is going on. In other words, this should not be left only to the department. Mr. Barnett is quite right when he says that he knows what the situation is in his riding and he is in a position to advise as to what needs to be done.

Therefore, I think he has made two very valid points: the first is, and I would agree with him, that we should initially at our next meeting call representatives of Environment, Public Works and Transport to testify before us as witnesses with appropriate charts and so on so that we can analyze in detail exactly what exists now—not only charts but budgets as well. Let us find out what we have spent.

Mr. Barnett: In the various areas.

Mr. Rompkey: In the various areas, yes.

Mr. Barnett: Yes, this list I was referring to, if I might interject, shows the initial cost and then an estimate of the replacement cost of what was there and this was a...

The Chairman: In anticipation of the great honour bestowed on me, I talked to a couple of the ministers yesterday concerning it and I believe the Deputy Ministers or their designates would be delighted to appear next week, that is, for Fisheries and Public Works. I have not talked to the Minister of Transport but I assume we should do all three and I think this certainly would be the point of departure.

Mr. Rompkey: What were our terms of reference? What is the name of this committee officially?

The Chairman: The Subcommittee on Harbour and Wharf Facilities in Small Craft Harbours in the Atlantic Regions.

Mr. Rompkey: Small craft harbours, right. Transport will be concerned possibly with the larger harbours, I suppose. This still would be a good idea. I am not saying we should not have them here but what we are going to find is that Transport will have authority for the larger harbours and Public Works or Environment will have authority for the smaller harbours. In the long run Public

[Interpretation]

M. Rompkey: J'aimerais me joindre à l'idée de M. Barnett au sujet des deux points qu'il a soulignés: premièrement, nous devrions avoir avec nous les représentants choisis de différents gouvernements avec en leur possession la carte et les tableaux disponibles afin d'analyser de façon exacte la présente situation. C'est la première chose que nous devrions faire et si la chose est possible et si le Comité le désire, ces personnes seraient les premiers témoins de la prochaine réunion.

Deuxièmement, l'autre point qu'il a souligné est aussi important et il figure dans tout programme actuel, et on trace actuellement un programme à ce sujet. Au sujet du programme des ports pour petites embarcations, le département de l'Environnement succèdera éventuellement à l'administration du département des Travaux publics. Ceci est essentiel dans une telle période puisque M.P.s contribue à la situation qui se déroule actuellement. En d'autres mots, ce problème ne devrait pas être laissé seulement aux différents gouvernements. M. Barnett est juste lorsqu'il dit qu'il connaît très bien la situation et il est très bien placé pour nous conseiller sur les besoins actuels. Cependant, tous les députés sont dans la même position.

Je crois qu'il a souligné deux points très valables: je suis d'accord avec le premier. Nous devrions au début de notre prochaine convocation demander des représentants de l'Environnement, des Travaux publics et du Transport ayant avec eux les tableaux appropriés pour témoigner devant nous. Ainsi nous pourrions analyser avec exactitude la situation actuelle—they devraient avoir en leur possession non seulement des tableaux, mais aussi les budgets. Essayons de trouver quelles ont été nos dépenses.

M. Barnett: Dans les différentes régions.

M. Rompkey: Dans les différentes régions, oui.

M. Barnett: Oui, cette liste à laquelle je faisais allusion, si je puis faire une remarque, montre le coût initial puis une évaluation des frais de renouvellement de ce qui existait déjà et ceci était...

Le président: Dans l'attente du grand honneur qui m'est accordé, hier, j'ai discuté de ce problème avec quelques députés et je crois que les ministres ou les représentants des Pêcheries et des Travaux publics seraient heureux de participer à notre réunion de la semaine prochaine. Je n'en ai pas discuté avec le ministre des Transports, mais nous pourrions étudier la question à trois ce qui serait certainement le point de départ.

M. Rompkey: Quel était notre mandat? Quel est le nom de ce Comité officiellement?

Le président: Il porte le nom de Sous-comité sur les installations portuaires et les quais dans les ports pour petites embarcations des régions de l'Atlantique.

M. Rompkey: Les ports pour petites embarcations, c'est vrai. Le ministère des Transports s'occupera des plus grands ports, je suppose. Cela serait une bonne idée. Je ne dis pas que nous ne devrions pas les accueillir ici, mais nous découvrirons que le ministère des Transports s'occupera des grands ports et que le ministère des Travaux publics ou celui de l'Environnement s'occupera des petits

[Texte]

Works will do all the building anyway except that the money will come out of a different pot: Transport or Environment.

Mr. Barnett: That may be true in the future but at this point in time at least on the B.C. Coast and I presume on the Atlantic Coast, Marine Services of Transport is the current administrating agent.

Mr. Haliburton: They collect the wharfage and they see that there are lights etc.

Mr. Rompkey: Yes, but I am thinking of smaller fishing harbours.

Mr. Haliburton: They do it on them all now.

Mr. Rompkey: I beg your pardon.

Mr. Haliburton: They are at present responsible for all those ancillary services provided at wharfs; they collect the wharfage and so on. That is all done by Transport now.

Mr. Rompkey: Well, that is true.

Mr. Haliburton: So they should participate at least at this stage.

Mr. Rompkey: Oh, I agree they should participate, yes. I think they should, too. I was just trying to make the distinction between the size of the harbours. In Newfoundland, for example, Transport would be involved in a place like Port-aux-Basques, but they might not be involved with a small fishing community of ten or 12 people.

• 1040

Mr. McCain: Unfortunately, the criterion for any wharf development is based on consultation between the Departments of Environment, Transport and Public Works. If I am wrong I wish somebody would correct me, but I understand it is a committee of these departments who sit down and determine whether or not there is to be an expenditure on a fishing wharf. The criterion, at least from one point of view, is the value of fish landed at a port. They are being landed elsewhere, and as a result there is no valid reason for building any harbour facility other than in, shall we say, Black's Harbour or Lunenburg, because there is no fish being landed. This is one of the roadblocks.

The other is, as was suggested here earlier, that it is Public Works that have had to budget for this money and not Fisheries or Transport. Public Works have been asked to withdraw it from their budget and they just do not have it. They are directed where to spend it. So what is the criterion that is required to improve a wharf? Can this be resolved so we can get fishing wharf improvements? These are the major questions our boys are asking, at home anyway.

[Interprétation]

ports. Sur une longue période, le ministère des Travaux publics construira tous les bâtiments de toute manière sauf que l'argent ne proviendra pas de la même place: du ministère des Transports ou de celui de l'Environnement.

M. Barnett: Cela peut être vrai pour l'avenir, mais en ce moment du moins en ce qui concerne la côte Ouest, et je présume celle de l'Atlantique aussi, les services maritimes du Transport sont les principaux agents administratifs.

M. Haliburton: Ils ramassent les droits de quai et voient qu'ils sont faibles, etc.

M. Rompkey: Oui, mais je pensais à des ports de pêche plus petits.

M. Haliburton: Ils le font pour tous les ports, actuellement.

M. Rompkey: Je vous demande pardon.

M. Haliburton: Actuellement, ils sont responsables de tous les services auxiliaires ayant rapport aux quais; ils ramassent les droits de quai ainsi de suite. C'est tout ce qui est fait actuellement par le ministère des Transports.

M. Rompkey: Eh bien, c'est vrai.

M. Haliburton: Eh bien ils devraient au moins participer à ce stade.

M. Rompkey: Je suis d'accord avec vous. Je crois qu'ils devraient le faire. J'essayais seulement de faire une distinction entre les différentes grandeurs des ports. A Terre-Neuve, par exemple, on établira des communications pour un endroit comme Port-aux-Basques, mais non pour de petites communautés de pêche de 10 à 12 personnes.

M. McCain: Malheureusement, les critères pour la création d'entrepôt maritime dépendent des décisions des ministères de l'Environnement, du Transport, et des Travaux publics, si je fais erreur, veuillez me corriger, mais je crois que c'est un Comité mandaté par ces ministères qui détermine si oui ou non il y aura lieu de créer un entrepôt maritime. Un des critères peut être l'avantage d'une île au poisson au port, mais aujourd'hui, le poisson n'est plus amené au port de départ. Ils sont pris ailleurs, et il n'y a plus de raison valable pour que nous construisions d'autres installations autres que, dirons-nous, celle de Black Harbour ou de Lunenburg, parce qu'aucun poisson n'y est amené, ceci est un des empêchements.

L'autre est que, comme nous l'avons suggéré auparavant, les Travaux publics ont eu à déboursier ces fonds et non les pêcheries ou le Transport. Les Travaux Publics ont dû prendre ces fonds à même le budget et ils ne les ont pas. On leur a dit comment employer cet argent. Alors, quels sont les critères pour améliorer les quais? Ce problème peut-il être résolu de façon à améliorer les ports de pêche? Ce sont les principales questions que nous nous posons, chez nous, de toute façon.

[Text]

The Chairman: It would be agreeable, then, if we were to approach the three departments and have their representatives meet with us, probably the three of them together. . .

Mr. Schumacher: If they are all involved jointly. . .

The Chairman: . . . rather than in separate meetings. I would think that we. . .

Mr. Haliburton: Is not the essence of it that we want to get together before us people who have been negotiating on this transfer of responsibility. Those are the people I am trying to see.

Mr. McCain: Yes, and those who have been ruling on whether or not the expenditures would be made on fishing harbours. The two groups.

Mr. Rompkey: Certainly as far as the Atlantic region is concerned, many people would like to do much more than at the present time. But there are budgetary considerations too and it is really a question of saying to the government that we need more expenditures in the Atlantic area and we need X number of dollars. That is the route we have to follow.

Mr. Haliburton: I suggest, Mr. Chairman, that after we have seen this negotiating committee we call in some people from industry and some fishermen to get their views. Then after that we should talk to some of the local Transport or Public Works officials who have been complaining—they have complained to me—that there is just not enough money to do these things they want to do. If we see people in that order we can be thinking along the lines of local people by the time we get there.

Mr. Rompkey: We should be thinking of local delegations coming in, too.

The Chairman: I think this has to be done and we do not have much time. We cannot sit and wait until next week to talk about that. This has to be done, or at least initiated, today because we only have about two weeks and bringing in delegations takes time. Perhaps you could talk first about when our next meeting could be because you have some information on this, or non-information.

The Clerk: Mr. Chairman, there is a schedule of committee meetings and it is broken down into blocks. As a subcommittee we do not fit into any of those blocks. The main Committee has two meetings scheduled for next week, on Tuesday, May 15 and Thursday, May 17. The Tuesday one is at 3:30 p.m. and the Thursday one is at 11 a.m. I think the only thing we could do is suggest a date on which you would like to meet and we will see if there is a room available for that day, bearing in mind that on both Tuesdays and Thursdays you have very full days.

The Chairman: I do not know whether we could let it go beyond Tuesday.

Mr. Barnett: Could we get a room other than a regular committee room? I know this might be treading on sacred ground but are all the smaller Senate committee rooms

[Interpretation]

Le président: Il serait alors avantageux, que nous rencontrions les trois ministères, que leurs représentants se réunissent tous avec nous. . .

M. Schumacher: S'ils sont tous concernés. . .

Le président: . . . je préférerais ceci à des rencontres séparées. Je crois que. . .

M. Haliburton: Il n'est pas primordial que nous rencontrions les gens qui ont négocié sur ce transfert de responsabilité. Ce sont ces gens que j'essaie de rejoindre.

M. McCain: Oui, et ceux qui ont décidé si oui ou non on investirait dans les ports de pêche. Les deux groupes.

M. Rompkey: Assurément, pour ce qui est de la région Atlantique, plusieurs personnes voudraient faire beaucoup plus à l'heure actuelle. Mais il y a des considérations budgétaires et la question est de dire au gouvernement que nous avons besoin de subventions pour la région Atlantique et de spécifier combien. C'est le chemin que nous devons prendre.

M. Haliburton: Je suggère, monsieur le président, qu'après avoir rencontré ce Comité de négociation, nous contactions des industriels et des pêcheurs pour leur demander conseils. Ensuite, nous devrions contacter quelques représentants du transport local et des travaux publics qui se sont plaints de n'avoir pas assez d'argent pour faire ce qu'ils veulent. Si nous voyons tous ces gens, nous en arriverons aux problèmes réels des personnes concernées.

M. Rompkey: Nous devrions penser à faire venir des gens de là-bas aussi.

Le président: Je crois que ceci devrait se faire, mais nous n'avons pas beaucoup de temps. Nous ne pouvons attendre à la semaine prochaine pour parler de tout ceci. Ceci devrait être fait, ou du moins commencé aujourd'hui parce que nous n'avons que 2 semaines, et faire venir ces représentants sera très long. Peut-être pourriez-vous d'abord nous donner la date de notre prochaine rencontre, vous avez des renseignements à ce sujet?

Le greffier: Monsieur le président, il existe un horaire des rencontres des comités, on l'a divisée en sections. Mais en tant que sous-Comité nous ne figurons pas à ces sections. Le Comité principal a deux rencontres pour la semaine prochaine, mardi, le 15 mai et jeudi, le 17 mai. Celle de mardi est à 13 h. 30, et celle de jeudi à 11 h. La seule chose que nous pourrions faire est de suggérer une date à laquelle nous aimerions nous rencontrer et voir si nous aurons un local à ce moment-là, en n'oubliant pas que les mardis et jeudis sont de grosses journées.

Le président: Je ne sais pas si nous pourrions continuer plus tard que mardi.

M. Barnett: Pourrions-nous avoir un local autre que celui d'un Comité régulier? Je sais que c'est fouler la terre sainte, mais toutes les petites salles des comités du

[Texte]

being fully utilized? Is it possible for a humble House of Commons committee to use one of theirs? I realize that for a bilingual meeting we have to have a room that is equipped. From being on the steering committee and a couple of others I know that this business of finding rooms is pretty difficult.

• 1045

The Chairman: The Monday evening suggestion might be a good one, if it could be arranged, and it is not being used. If we could get our witnesses this would give us an early start in the week. The two major ones would be the Department of Public Works and Fisheries and, if possible, Transport. Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We will not need to worry about committee rooms until the next time around then.

Mr. Barnett: If we did use the odd day this might make it simpler. If the subcommittee members are going to be here and available, this would be one way of coping with the problem.

The Chairman: The second point would be getting hold of other witnesses. I assume we have funds to bring those recognized witnesses here and send them back home and so on. Are there any thoughts on how this might be done?

Mr. Rompkey: Is this committee not concerned with the Atlantic Provinces?

The Chairman: That is right, small-craft harbours in the Atlantic region.

Mr. Rompkey: So to be fair, if we are going to bring in representation, we should bring in delegations from all four Atlantic Provinces. How to do that, I am not sure. There is no problem as far as industry is concerned. You might get representatives of an Atlantic fish trades association and so on. As far as fishermen are concerned, perhaps you could go to unions or something like that. I do not know if there is a common union that serves the Atlantic Provinces. We can certainly get representation from Newfoundland in that regard.

Mr. Haliburton: How many witnesses can we consider, Mr. Chairman? I am sure that from my own constituency there are representatives from both industry and fishermen who would be anxious to make their views known. Probably every constituency is the same way and that is the only difficulty in that regard. I think we have to hear the two sides because industry and fishermen themselves are not necessarily united in their views.

Mr. Rompkey: Right.

Mr. McCain: I am sure that in the area of New Brunswick it would be rather unsatisfactory if some anxious fishermen were not witnesses as well industry representation, and I think it just would not work without them.

[Interprétation]

Sénat sont-elles utilisées? Permettraient-ils à un simple petit comité de la Chambre des communes d'emprunter une des leurs? Je considère que pour une séance bilingue, nous avons besoin d'une pièce équipée à cet effet. J'ai fait partie du comité directeur et de quelques autres comités et je sais qu'il est particulièrement difficile d'obtenir des salles de réunion.

Le président: La suggestion de tenir une séance lundi soir me paraît bonne, si c'est possible. Il n'y a pas de séance le lundi. Si nos témoins sont libres, nous pourrions commencer dès le début de la semaine. Êtes-vous d'accord? Les deux principaux seraient le ministère des Travaux publics et les Pêches et, si c'est possible, les Transports.

Des voix: D'accord.

Le président: Nous n'aurons donc pas à nous préoccuper d'une salle de réunion avant la prochaine séance.

M. Barnett: Nous pourrions résoudre le problème en nous réunissant les lundis, mercredis et vendredis. Si les membres du sous-comité peuvent se libérer ces jours-là, cela nous faciliterait la tâche.

Le président: L'autre problème serait de trouver d'autres témoins. Je pense que nous avons les fonds nécessaires pour faire venir ces témoins accrédités et les faire repartir chez eux ensuite. Avez-vous des idées quant à la façon de procéder?

M. Rompkey: Ce comité ne s'occupe-t-il pas des provinces Maritimes?

Le président: C'est exact, les petites installations portuaires dans la région Atlantique.

M. Rompkey: Si nous invitons des représentants, il faudrait, pour être justes, que nous invitions des délégués des quatre provinces Maritimes. Je ne suis pas certain de la façon de procéder. Il n'y a pas de problème en ce qui concerne l'industrie. Il suffirait de demander des représentants d'une association de pêcheries. En ce qui concerne les pêcheurs, nous pourrions contacter les syndicats. Je ne sais pas s'il existe un syndicat qui regroupe les quatre provinces. Mais nous pouvons certainement trouver des représentants de Terre-Neuve de cette façon.

M. Haliburton: Combien de témoins pouvons-nous inviter, monsieur le président? Dans mon comté, il y a nombre de représentants et de l'industrie et des pêcheurs qui veulent se faire entendre. C'est probablement la même chose dans chaque comté, et c'est notre seul problème. Nous devons entendre les deux parties, parce que les producteurs et les pêcheurs ne partagent pas nécessairement les mêmes opinions.

M. Rompkey: C'est exact.

M. McCain: Je suis persuadé qu'au Nouveau-Brunswick, il serait injuste d'entendre des représentants de l'industrie sans entendre des pêcheurs; et d'ailleurs, je pense que nous ne pouvons pas travailler sans les pêcheurs.

[Text]

Mr. Rompkey: That is right, we have to have both, and there is no question about that.

Mr. Haliburton: Again, the fishermen who operate the larger boats do not necessarily have the same interests as the fishermen who operate inshore boats.

Mr. Rompkey: That is right. So you have to have representatives of both offshore and inshore.

Mr. Haliburton: So we would have one meeting on Monday, May 14.

Mr. Rompkey: I do not see how we are going to resolve that question today. I think that would better be left to a meeting of the steering committee and then we can decide. We now have our people for the first meeting next Monday. Perhaps within the next four or five days the steering committee can get together and decide who is going to testify on behalf of the fishermen, industry and so on.

The Chairman: Let me remind you that beginning Monday, May 14, we have about two and a half weeks to carry out this whole operation. If we meet on Monday and deal with departmental people that might take one or two meetings and I would think we should be prepared at least to meet one or two delegations towards the end of next week, before May 18 which is Friday, possibly on Friday morning. We are probably going to have to function somewhat outside the Tuesday-Thursday schedule. So there would be some advantage in coming to a conclusion today.

I wonder if there is a point to adjourning and meeting informally right now to come up with some names so that we could get some invitations out. I am just thinking of the time lapse because of the speed of mail delivery service and so on.

• 1053

Mr. Rompkey: Mr. Chairman, I have to go to a question period at 11 o'clock. My Minister is away and I would like to go. This affects my riding very much. I am very interested in this Committee. This is one of the big issues in my riding, and I want to be involved in it.

The Chairman: Could I make another suggestion? How would it be if we met in my office as a complete committee at, let us say, 5:00 p.m. on Monday? Would that be satisfactory? I will ask everyone to bring suggestions about whom they would like to have appear.

Mr. Rompkey: Yes, I think so.

The Chairman: That would give us the weekend to think about it. I think we should be moving by Monday. If we had until the end of June it would not matter, but given the amount of time we have available...

Mr. McCain: What is your number, please?

The Chairman: It is 2-6418. Room 233.

[Interpretation]

M. Rompkey: C'est vrai, il faut entendre les deux parties, indiscutablement.

M. Haliburton: Même là, les pêcheurs qui travaillent sur de grands bateaux ne partagent pas nécessairement les vues de ceux qui travaillent sur de petites embarcations côtières.

M. Rompkey: C'est exact. Il nous faut donc des représentants de ceux qui pêchent près des côtes comme de ceux qui pêchent au large.

M. Haliburton: Donc, nous nous réunirons le lundi, 14 mai.

M. Rompkey: Je ne vois pas comment nous pourrions résoudre cette difficulté aujourd'hui. Je pense qu'il faudrait en référer au comité directeur, et ensuite, nous pourrions décider. Nous avons nos témoins pour lundi prochain. Peut-être que dans les prochains jours, le comité directeur pourra se réunir et décider des témoins qui représenteront les pêcheurs, les producteurs, etc.

Le président: Je vous rappelle qu'à partir du lundi, 14 mai, il nous reste environ deux semaines et demie pour mener cette discussion à bonne fin. Si, à la réunion de lundi, nous discutons avec le ministère, cela nous prendra peut-être une ou deux séances; je pense que nous devrions être prêts à rencontrer une ou deux délégations vers la fin de la semaine prochaine, avant le vendredi 18 mai, ou peut-être le vendredi matin. Nous devrions probablement nous réunir d'autres jours que les mardis et jeudis. Je pense donc qu'il nous faudrait en arriver à une conclusion dès aujourd'hui.

Je pense que nous pourrions ajourner cette séance immédiatement et poursuivre la réunion de façon non-officielle afin de déterminer qui nous inviterons. J'en suis préoccupé du temps à cause des délais des services postaux, etc.

M. Rompkey: Monsieur le président, j'aimerais me présenter à la séance de questions à 11 h. 00. Mon ministre est absent et j'aimerais y aller. Cela touche mon comité grandement. Ce comité m'intéresse beaucoup. C'est une des questions importantes dans mon comité et j'aimerais y être mêlé.

Le président: Pourrais-je faire une autre suggestion? Le comité au complet pourrait-il se présenter à mon bureau, disons, à 17 h. 00 lundi? Est-ce que cela vous conviendrait? Je demanderais à chacun d'apporter des suggestions quant aux personnes qu'ils aimeraient rencontrer.

M. Rompkey: Oui, ça va.

Le président: Cela nous donnerait la fin de semaine pour y penser. Je crois que nous devrions le faire pour lundi. Si nous avions jusqu'à la fin juin cela n'aurait pas d'importance, mais étant donné le temps disponible...

M. McCain: Quel est votre numéro, s'il vous plaît?

Le président: C'est 2-6418. Pièce 233.

[Texte]

Mr. Rompkey: Could you send around a flyer?

The Chairman: I will send around a notice, yes.

Mr. Haliburton: It is in the Confederation Building?

The Chairman: Yes, the Confederation Building, room 233.

Mr. Rooney: Mr. Chairman, there must be a limit to the number of people who can be brought in. I wonder if we could have some indication of what the limit might be?

Mr. McCain: That would be decided on Monday, would it not? You would have better information by Monday.

Mr. Haliburton: My inclination would be that we should think in terms of a full slate from each of the provinces. At least one inshore fisherman, one offshore fisherman and one plant owner or operator from each province. Is that too many, do you think?

Mr. Rooney: Oh no, I wonder if it is too few.

Mr. McCain: From Newfoundland it is going to be very difficult to have only one person from Port Aux Basques, and from New Brunswick one person from the Bay of Fundy. You have to get into the north shore. Somebody has to talk to Mr. Smith and Mr. LeBlanc. I imagine one of you people would know how to do that better than I. I mean, that is the case; that is the way it is.

Mr. Rompkey: Right. It is going to be difficult, I agree. I am just thinking about the Newfoundland coast. The south coast is entirely different from the north east coast.

Mr. McCain: The needs vary.

Mr. Rompkey: The needs vary in the provinces. It is a thorny question. At this point I must say it is not easy.

The Chairman: Have we any other business? Several members want to go to the question period. If there is no other business, this meeting is adjourned.

Monday, May 14, 1973

● 2009

The Chairman: Gentlemen, I believe we have a quorum now.

In pursuance of the order of the Committee of Tuesday, April 17, 1973, and the agreement of this said committee on Friday, May 11, 1973, we will this evening commence our investigation into the needs of harbour and wharf facilities in small craft harbours in the Atlantic regions.

This evening we have with us, from the Department of Public Works, Mr. G. B. Williams, the senior Assistant Deputy Minister, and Mr. C. K. Hurst, Chief Engineer. From the Department of the Environment, we have Mr. W. A. Reid, Director, Small Craft Harbours Board, and from the Department of Transport, Mr. W. Nicholl.

[Interprétation]

M. Rompkey: Pouvez-vous envoyer un petit mot?

Le président: J'enverrai un avis, oui.

M. Haliburton: Est-ce que c'est dans l'Édifice de la Confédération?

Le président: Oui, l'Édifice de la Confédération, pièce 233.

M. Rooney: Monsieur le président, il doit y avoir une limite quant au nombre de personnes qui peuvent se présenter. J'aimerais savoir quelle pourrait être cette limite?

M. McCain: Cela serait décidé lundi, n'est-ce pas? Vous auriez de plus amples renseignements lundi.

M. Haliburton: Je crois que nous devrions passer à une représentation complète pour chaque province. Au moins un pêcheur côtier, un pêcheur au large et un propriétaire ou directeur d'une ligne pour chaque province. Est-ce trop, croyez-vous?

M. Rooney: Oh non, c'est peut-être trop peu.

M. McCain: Pour ce qui est de Terre-Neuve, il serait difficile de n'avoir qu'une personne venant de Port-aux-Basques, et pour le Nouveau-Brunswick une seule personne venant de la Baie de Fundy. Vous devez avoir aussi quelqu'un de la Côte Nord. Quelqu'un doit parler à M. Smith et à M. Leblanc. Je suppose qu'un d'entre vous le ferait mieux que moi. Enfin, tel est le cas; telle est la situation.

M. Rompkey: Bon. Cela sera difficile, je l'admets. Je ne pense qu'à la côte de Terre-Neuve. La Côte Sud est complètement différente de la Côte du Nord-Est.

M. McCain: Les besoins varient.

M. Rompkey: Les besoins varient selon les provinces. C'est une question épineuse. Et à ce stade-ci je dois dire que ce n'est pas facile.

Le président: Avons-nous d'autre chose à discuter? Plusieurs membres veulent aller à la séance des questions. S'il n'y a rien d'autres, cette séance est ajournée.

Le lundi 14 mai 1973.

Le président: Messieurs, je crois que nous avons maintenant quorum.

Conformément à l'ordre de renvoi du comité du mardi 17 avril 1973 et conformément à l'accord auquel en est arrivé le comité le vendredi 11 mai 1973, nous entreprenons ce soir notre enquête sur les besoins d'installations portuaires et de quais dans les ports pour petites embarcations des régions de l'Atlantique.

Ce soir, nous avons avec nous M. G. B. Williams, premier sous-ministre adjoint du ministère des Travaux publics, et M. C. K. Hurst, ingénieur en chef. Du ministère de l'Environnement, nous avons M. W. A. Reid, directeur de l'Office des ports pour petites embarcations, et du ministère des Transports, M. W. Nicholl.

[Text]

• 2010

I do not believe the witnesses have an opening statement and so we will proceed with the questioning of witnesses. It was agreed this afternoon that each member of the Committee be allowed 15 minutes, Mr. Carter being first. Mr. Carter.

Mr. Carter: Thank you, Mr. Chairman. I am wondering if these gentlemen can tell me, especially the officials from the Department of Public Works, exactly what criterion is used in determining the need for the establishment or extension, repair or upkeep of a wharf. Just what rule of thumb, what criterion, do you use in making this type of decision?

Mr. G. B. Williams (Senior Assistant Deputy Minister, Department of Public Works): In general, it is initiated by a request, usually from the local fishermen. If you are talking of a new facility or the expansion of an existing facility, the request will probably come from the local Department of Fisheries people. They may direct it to the regional Department of Fisheries man, who, in turn, comes to us for estimates. Or, if it comes to us directly, we will take a look and see what would be involved in terms of time and costs, then discuss it with the regional fishermen. From there, we go on to the recommendation: to do the work or not to do the work.

Mr. Carter: Yes; but, Mr. Williams, I have made requests, as you probably know, to the Department of Public Works for certain marine facilities in my riding—it may be a breakwater, a wharf, what-have-you—and quite often, as a matter of fact, in response to almost every request I make, I get the standard answer that, after checking with the Department of the Environment and the Department of Fisheries, you find that there is an insufficient number of fishermen in that area to justify that size of an expenditure.

It seems to me that you are hung up on the old question as to what comes first, fishermen or fishing facilities—the hen or the egg—because, in a number of places in my riding, and I suppose the other members can say the same for theirs, the fact that there are not enough fishermen to justify that kind of an expenditure is because there are no facilities.

I can name a dozen right now, in my riding, where because there are no facilities or wharves, breakwaters, slipways and what-have-you, the fishermen have not been able to go fishing: they have been forced to forget the fisheries, as it were, and to try to get a job on shore; and in too many cases they have been forced on welfare or unemployment insurance.

So, before you turn down a request for a certain facility, there should be more study put into the fishing potential of the area and the number of potential fishermen in that area.

I can name one, and the name will not mean much to the other people here, but there is a community in my riding called St. Vincent's, and I have been after your Department, now, for five years, to do something up there, to provide some facilities whereby the people can fish properly; because, the way they are forced to fish now would make the proverbial fishermen of Galilee look like

[Interpretation]

Je ne crois pas que les témoins aient de déclaration préliminaire, et nous allons donc passer à l'interrogatoire des témoins. Nous avons convenu cet après-midi d'allouer 15 minutes à chaque membre du Comité, M. Carter sera le premier. Monsieur Carter.

M. Carter: Merci, monsieur le président. Je me demande si ces messieurs, surtout les représentants du ministère des Travaux publics, peuvent me dire exactement sur quel critère on se fonde pour déterminer les besoins d'établissement, d'agrandissement, de réparation ou d'entretien d'un quai. Sur quel critère vous fondez-vous pour arriver à ce genre de décision?

M. G. B. Williams (premier sous-ministre adjoint, ministère des Travaux publics): En général, nous répondons à une demande des pêcheurs de l'endroit. Si vous parlez de nouvelles installations ou de l'agrandissement d'installations déjà existantes, la demande proviendra des représentants locaux du ministère des Pêches. Ils l'adresseront peut-être au représentant régional du ministère des Pêches, qui, à son tour, nous demande de préparer un devis. Si la demande nous parvient directement, nous l'étudions et évaluons les frais et le temps en cause, puis nous en discutons avec les pêcheurs de la région. Ensuite, nous recommandons d'effectuer ou non le travail.

M. Carter: Oui; mais, monsieur Williams, j'ai fait des demandes, comme vous le savez probablement, au ministère des Travaux publics concernant certaines installations maritimes dans mon comté—ce peut être un brise-lames, un quai, que sais-je, et bien souvent, on me donne la réponse d'usage, après avoir vérifié avec le ministère de l'Environnement et le ministère des Pêches, à savoir que le nombre insuffisant de pêcheurs dans la région ne justifie donc pas l'ampleur de la dépense.

Il me semble que vous vous limitez à la vieille question des priorités, c'est-à-dire qui passe en premier, les pêcheurs ou les installations de pêche—la poule ou l'œuf—parce que, dans un grand nombre d'endroits dans mon comté, et je suppose que la situation est la même pour les autres membres ici, le fait qu'il n'y ait pas assez de pêcheurs pour justifier ce genre de dépense est uniquement dû au fait qu'il n'y a pas d'installation.

Je peux facilement nommer une dizaine d'endroits de mon comté où, parce qu'il n'y a pas d'installations—quais, brise-lames, cales de halage et que sais-je encore—les pêcheurs ne peuvent pêcher: ils ont dû oublier la pêche, et essayer de se trouver un emploi sur la terre ferme; et dans un trop grand nombre de cas, ils ont dû recourir au bien-être social ou à l'assurance-chômage.

Donc, avant de refuser une demande d'installation, il faudrait étudier plus en détail les possibilités de la pêche ainsi que le nombre de pêcheurs dans la région concernée.

Je peux nommer une localité de mon comté dont le nom ne vous dira pas grand-chose; il s'agit de St. Vincent's; j'exhorte depuis maintenant cinq ans votre Ministère de faire quelque chose pour cette région, à y construire certaines installations qui permettront aux gens de pêcher correctement; parce que, de la façon dont ils sont forcés de pêcher maintenant, les pêcheurs de Galilée,

[Texte]

modern industrialists. They have to pull up their boats on the beaches; they do not have any slipways, any wharves, any stages, any breakwaters, anything. But that area, that community of St. Vincent's, could be a very successful and independent fishing community. It cannot, however, until you people recognize your responsibility and do something about it.

This is the problem, Mr. Chairman, that I have been faced with in my riding for the past five years and I suppose it is pretty well typical of what other members have had to deal with. I think it is very unfair in view of the huge sums of money we see being spent in Ottawa.

We see that half a million dollars is going to be spent on this building and that building, to increase or improve an air conditioning unit, or to improve a cafeteria; or to build a parking garage structure for the Department of National Defence; or we see money being spent on Parliament Hill to do this and do that. Yet, when we ask for a miserable \$50,000 to build a wharf in a community to enable that community to survive, to become independent, we cannot get it. I would like to know where the trouble lies. For instance, can these people tell me how the expenditures on marine facilities this year compare with five years ago, from a dollar standpoint?

• 2015

Mr. Williams: I am not sure I can compare it with five years ago, but. . .

Mr. C. K. Hurst (Chief Engineer, Department of Public Works): Over a period of 15 or 20 years, in terms of 1970 dollars, the investment that was made in marine facilities is down about 25 per cent in terms of real dollars to what it was.

Mr. Carter: In how many years?

Mr. Hurst: Since 1950.

Mr. Carter: It has gone down 25 per cent.

Mr. Hurst: It has gone down to 25 per cent of what it was.

Mr. Carter: Oh, to 25 per cent of what it was.

Mr. Hurst: Speaking in terms of real dollars.

Mr. Carter: Are you speaking in reference to the small harbours program?

Mr. Hurst: No, I am talking about the total marine budget of the Department of Public Works, which includes those facilities which we provide for the Department of Transport and for the Department of Fisheries, and I would say about 40 per cent of the expenditures are on Department of Fisheries activities.

Mr. Carter: Could you transfer that to dollars, Mr. Williams? For instance, how much was spent this year as opposed to 1950? You say it is down to 25 per cent.

[Interprétation]

en comparaison, ont l'air d'industriels très modernes. Ils doivent monter leurs embarcations sur les plages; ils n'ont ni cales de halage, ni quais, ni passes, ni brise-lames, rien. Mais cette région, cette localité de St. Vincent's pourrait être une collectivité indépendante et prospère de pêcheurs. Elle ne le pourra cependant pas tant que vous n'assumerez pas vos responsabilités et ne passerez pas à l'action.

Voici, monsieur le président, le problème que je dois affronter, dans mon comté, depuis maintenant cinq ans et je suppose que ce problème est le même pour les autres membres du Comité. Je crois que c'est très injuste compte tenu des sommes énormes dépensées à Ottawa.

Nous voyons qu'on dépensera un demi-million de dollars pour tel ou tel édifice, afin d'améliorer les installations de climatisation de l'air, une cafétéria; ou pour bâtir un édifice de stationnement à étages multiples pour le ministère de la Défense nationale; qu'on consacrera beaucoup d'argent sur la Colline parlementaire à divers travaux. Toutefois, lorsque nous demandons une maigre somme de \$50,000 afin de construire dans une collectivité un quai qui permettrait de survivre et de devenir indépendante, nous ne pouvons l'obtenir. J'aimerais savoir où se trouve le problème. Par exemple, est-ce que ces personnes peuvent me dire comment les dépenses affectées aux installations pour la marine cette année peuvent se comparer avec celles d'il y a 5 ans si on se base sur le dollar?

M. Williams: Je ne puis comparer la situation avec ce qui existait il y a 5 ans mais. . .

M. C. K. Hurst (ingénieur principal, ministère des Travaux publics): Pendant une période de 15 à 20 ans, en terme de dollars de 1970, les dépenses affectées aux installations pour la marine sont inférieures d'environ 25 p. 100, en terme de dollars réels, à ce qu'elles étaient.

M. Carter: Depuis combien d'années?

M. Hurst: Depuis 1950.

M. Carter: Cela a baissé de 25 p. 100.

M. Hurst: Cela a diminué à 25 p. 100 de ce que c'était.

M. Carter: Oh, à 25 p. 100 de ce que c'était.

M. Hurst: Si l'on parle en termes de dollars réels.

M. Carter: Est-ce que vous faites allusion au programme concernant les petits ports de mer. . .

M. Hurst: Je fais allusion au budget total consacré à la marine au ministère des Travaux publics, qui comprend les installations dont nous munissons les ministères des Transports et des Pêches. Je dirais qu'environ 40 p. 100 des dépenses sont affectées au ministère des Pêches.

M. Carter: Pourriez-vous parler en termes de dollars, monsieur Williams? Par exemple, combien a-t-on dépensé cette année par opposition à 1950? Vous dites que cela a diminué à 25 p. 100 de ce que c'était.

[Text]

Mr. Williams: I cannot quote specific figures for 1950. You mentioned a five-year period and I do not have those records, but we can get them and provide them to the Committee. We can do that in terms of giving you what the books. . .

Mr. Carter: So I understand correctly that it is now 75 per cent less than it was in 1950?

Mr. Williams: Mr. Hurst has given that as an item within a vote of the Department of Public Works on total marine facilities, but it is not a straight comparison because, while moneys were not spent in Public Works, moneys were spent in other departments' votes which would to some degree offset that, and the Ministry of Transport has spent money on marine facilities to a degree that they did not do in those years.

Mr. Carter: Would this be fishing facilities or just. . .

Mr. Williams: No, not fishing facilities.

Mr. Carter: Lighthouses. . .

Mr. Williams: I am thinking specifically of fishing facilities and the Department of Transport in general, although in the development of a harbour there will be some benefit and some specific use to fishermen. Generally, their task is marine facilities for transport.

Mr. Carter: One would think, though, sir, that in the light of the increased cost and the increased activity in the fishing area, especially in Newfoundland, and I suppose in Eastern Canada as well, that that amount could be reversed. They would be spending a lot more this year than they were spending in 1950, and in fact you now say it is 75 per cent less, only 25 per cent of what we spent in 1950.

Mr. Williams: With deference to Mr. Hurst, I question the 75 per cent drop.

Mr. Carter: Would you say a 60 per cent drop?

Mr. Williams: We would have to get the actual figures that you can examine, and we will provide those figures to the Committee. I think the year 1950 was your. . .

Mr. Carter: Does this represent a change in policy in the department? Are you concentrating more on public buildings?

Mr. Williams: No, it is not a question of a change in policy in the department. As the Minister pointed out in opening statement, the Department of Public Works is basically a service department. We are in business to build things and provide services to other departments to support their programs, and when we develop our estimates we put in the estimates the amounts of money that are required under the main programs, which are accommodation, marine facilities, transportation, roads and bridges. We provide the moneys in the forecast to the Treasury Board. We forecast for the year 1974-75 and

[Interpretation]

M. Williams: Je ne puis citer de chiffres précis pour 1950. Vous avez mentionné une période de 5 ans et je n'ai pas ces rapports ici. Cependant, nous pourrions les obtenir et les présenter au comité. Nous pouvons faire cela en vous donnant ce que les livres. . .

M. Carter: Ainsi, si j'ai bien compris, c'est maintenant inférieur de 75 p. 100 si l'on compare à 1950?

M. Williams: M. Hurst a donné cela comme un élément faisant partie des crédits du ministère des Travaux publics se rapportant aux installations de la marine, mais ce n'est pas une comparaison très claire. Ainsi, lorsque l'on ne dépensait pas d'argent pour les travaux publics, on en dépensait dans les autres ministères avec les crédits qu'on leur accordait, ce qui dans une certaine façon équilibrait le tout. Le ministère des Transports a consacré plus d'argent pour les installations de la marine qu'il ne l'a fait au cours de ces années.

M. Carter: S'agirait-il d'installations de la pêche ou seulement de. . .

M. Williams: Non, il ne s'agit pas de pêche.

M. Carter: Les phares. . .

M. Williams: Je pense spécialement aux installations prévues pour la pêche et au ministère des Transports en général. Cependant, si un port se développe le pêcheur pourra l'utiliser et en tirer l'avantage. Généralement, ils s'occupent des installations prévues pour la marine pour le transport.

M. Carter: Il semblerait monsieur que, si l'on se base sur l'augmentation des dépenses et les activités de la pêche, spécialement à Terre-Neuve et aussi—je suppose dans l'Est du Canada, on puisse renverser ce montant. Il dépenserait beaucoup plus cette année qu'il ne le faisait en 1950. Et selon vous, vous dites que c'est inférieur de 75 p. 100, seulement 25 p. 100 de ce que l'on dépensait en 1950.

M. Williams: Sauf le respect que je dois à M. Hurst, je mets en doute cette baisse de 75 p. 100.

M. Carter: Alors vous diriez une baisse de 60 p. 100?

M. Williams: Nous devrions avoir ici les chiffres précis de telle sorte qu'on puisse les examiner. Nous ferons connaître ces chiffres au comité. Je crois que l'année 1950 était votre. . .

M. Carter: Est-ce que cela signifie un changement dans la politique du ministère? Est-ce que vous mettez plus l'accent sur les édifices publics?

M. Williams: Non, il ne s'agit pas d'un changement dans la politique du ministère. Comme le ministre l'a fait remarquer dans sa déclaration préliminaire, le ministère des Travaux publics est fondamentalement un ministère de services. Notre tâche consiste à mettre sur pied de nouveaux services pour les autres ministères et à aider leurs programmes. Ainsi, lorsque nous préparons nos prévisions budgétaires, nous incluons les sommes requises pour les programmes principaux, c'est-à-dire le logement, les installations pour la marine, les ponts et les routes. Nous présentons une prévision des dépenses

[Texte]

the ongoing five years where these projects continue on, and then a budget is struck from it. In meeting all of the needs of the department and the commitments against them the amount that has been provided for marine facilities has been less.

Mr. Carter: This means that you obviously attach less importance to the provision and the maintenance of marine facilities than you do to providing bigger and better office towers in Ottawa?

• 2020

Mr. Williams: There is a commitment already made in the provision of the office tower that is not at that point in time made on marine facilities.

Mr. Carter: I submit, Mr. Chairman, that that is not correct; in 1949 when Newfoundland joined Confederation, this was part of the terms. I understand that the Newfoundland Government of that day would turn over marine and harbour facilities to the national government in return for which the national government would maintain those facilities and, I presume, add to them where necessary. So you do have a very serious commitment in Newfoundland especially to maintain these facilities and keep them in a good state of repair; this is part of the terms.

Mr. Williams: I would suggest that since the federal government took over the marine facilities in Newfoundland, they rebuilt and built more of them than ever existed at the time they took over and the standard of service that they provided for fishermen is infinitely better than it was at the time of Confederation.

Mr. Carter: I am not sure you are correct in saying that. In my opinion, certainly in a number of areas in Newfoundland, they are worse off than they were in 1949 when it comes to marine facilities.

Mr. Williams: And in other areas obviously they are better off.

Mr. Carter: I agree, but surely that is the name of the game, is it not? We cannot be expected to tolerate that kind of situation in many areas because we are better off in other areas. I can name parts of my riding where in 1949 they had a very thriving fishing industry and good facilities but today they have nothing; they do not have a wharf nor a slipway.

Mr. Williams: But it surely is not as simple as whether or not they have the slipway that the marine industry has diminished in a particular area; it is a question of the number of fishermen and the amount of stock. If I can go back to your initial problem—as you said, it is the case of the chicken and the egg—if you had the facilities you would have the fishermen and you would catch fish and that would be the situation. Whereas, your reaction is that when our people look at it, they say, “Well, there are not enough fishermen there, therefore the facilities are good enough.”

[Interprétation]

au Conseil du trésor. Nous prévoyons pour l'année 1974-1975 et les 5 années pendant lesquelles ces projets sont en vigueur. A partir de cela, on peut établir un budget. En répondant à tous les besoins du ministère et en remplissant tous les engagements envers celui-ci, on a réduit la somme affectée aux installations de la marine.

M. Carter: Cela signifie que vous attachez magnifiquement moins d'importance aux subventions accordées aux installations de la marine et à leur entretien qu'à la construction d'édifices à bureaux plus gros et plus confortables à Ottawa?

M. Williams: Il y a déjà un engagement pour assurer un édifice à bureaux, mais qui ne concerne pas du tout les installations portuaires.

M. Carter: Je crois, monsieur le président, que ceci n'est pas juste; lorsque Terre-Neuve s'est joint à la Confédération, en 1949, cela faisait partie des conditions. Je crois savoir que le gouvernement actuel de Terre-Neuve remettrait les installations portuaires au gouvernement fédéral, moyennant quoi le gouvernement fédéral les entretiendrait et, je suppose, les agrandirait s'il y avait lieu. Il y a donc un engagement très sérieux de pris envers Terre-Neuve, selon lequel le gouvernement entretient ces installations et les conserve en bon état; cela fait partie des conditions.

M. Williams: Puisque le gouvernement fédéral a pris possession des installations portuaires de Terre-Neuve, je suggère qu'il les refasse, et qu'il en construise beaucoup plus qu'il y en avait lorsqu'il en pris possession, et que la qualité des services qu'on offrirait au pêcheurs soit beaucoup mieux qu'elle ne l'était à l'époque de la Confédération.

M. Carter: Je ne crois pas que ce que vous dites soit vrai. A mon avis, il y a certainement un bon nombre de régions de Terre-Neuve dont les conditions sont pires qu'en 1949, lorsqu'il s'agit d'installations portuaires.

M. Williams: Il y en a cependant qui s'en tirent mieux.

M. Carter: D'accord. Mais, ce sont là, en vérité, les règles du jeu, non? Il ne faut pas s'attendre à ce qu'on tolère une telle situation dans beaucoup de régions, parce que d'autres régions s'en tirent bien. Comme exemple, certaines régions de ma circonscription possédaient en 1949 une industrie de pêche très prospère et d'excellentes installations. Cependant, aujourd'hui ils n'ont rien, même pas un quai ou une cale de halage.

M. Williams: Il ne s'agit certainement pas du nombre de cales de halage qu'ils possèdent et que l'industrie navale a d'ailleurs diminué, mais bien du nombre de pêcheurs et de la quantité du stock. Revenant à votre problème initial, c'est l'exemple, comme vous l'avez dit, de la poule et de l'œuf: si vous possédiez les installations nécessaires, vous auriez des pêcheurs et vous attraperez du poisson, et telle serait la situation.

Cependant, vous pensez que lorsque nous considérons la situation, nous disons: «Il n'y a pas assez de pêcheurs, donc les installations actuelles suffisent.»

[Text]

Probably Mr. Reid should speak to this more so than I should. That is part of the function: we go to the Department of Fisheries and say, "Do you support that there is a potentially increased fisheries in this location? Is this where you wish to develop? Where do you wish to develop?" The Department of Fisheries give us advice on this on whether they support it or whether they do not. The basis on which they do this is, I presume, on the stock of fish and the catch. Perhaps Mr. Reid could speak on this.

Mr. Carter: Would you like to expand on that?

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. W. A. Reid (Director, Small Craft Harbours Board, Department of the Environment): I gather that the point you are making is whether wharfs are justified. I can only deal with what historically has happened in the Department of Fisheries and subsequently the Fisheries and Marine Service within the Department of the Environment. A request would come from the Department of Public Works indicating that a wharf had been asked to be built in some location, say in Newfoundland, and they would wish to get the views of the Department of Fisheries. That request would be sent to the Regional Director of Fisheries in Newfoundland; his offices would make essentially only an economic assessment of the value and the kinds of fish landings. I would make a recommendation to Ottawa as to whether or not that facility was justified in that particular area.

Mr. Carter: Your assessment, though, is on the basis of the fish landings.

Mr. Reid: To my knowledge, historically, that is the way in which it is being done.

Mr. Carter: Not on the fishery potential areas, the stocks, the availability of fish and this sort of thing.

Mr. Reid: The fisheries officer may make a judgment upon the potential in a given area but essentially if a wharf was examined it was examined on the feasibility of that wharf in that area at that specific moment in time, and be based on the numbers of persons utilizing the facility, the poundage and the value of fish landed in that area. But I might add . . .

Mr. Carter: That is the point I am trying to make, Mr. Chairman. When you say that there are only so many thousands of pounds of fish landed and so many fishermen, this is because there are no facilities in those cases. I think you will have to agree there. Certainly, your officials in Newfoundland will agree.

Mr. Reid: I might add that since joining the Fisheries Department, I have spent some time in Newfoundland and have examined a number of areas where this in fact is the situation. I recently came back from the Port au Port region in Newfoundland and this problem has cropped up, that if there were better facilities, there would be more fishermen using the area. When we assume this responsibility we intend to take into account more

[Interpretation]

Peut-être M. Reid devrait-il en parler plus que moi. Cela fait partie de la fonction: nous allons au Ministère des Pêches et leur disons: «Croyez-vous que le nombre des pêcheries ait augmenté dans cette région? Est-ce cette région que vous désirez développer? Quelle région voulez-vous développer?» Le Ministère nous dit alors s'il est d'accord ou non. Il se base, je suppose, sur le stock de poissons et sur la prise. Peut-être M. Reid pourrait-il en dire davantage.

M. Carter: Aimeriez-vous en dire davantage à ce sujet?

Le président: Monsieur Reid.

M. W. A. Reid (Directeur, Office des Ports pour petites embarcations, ministère de l'Environnement): Je crois que vous voulez savoir si les quais sont justifiés. Je ne m'occupe que de ce qui est survenu, historiquement parlant, au Ministère des Pêches, et, conséquemment, du Service des pêches et des sciences de la mer au sein du Ministère de l'Environnement.

Une demande pourrait venir au ministère des Travaux publics, où il espère obtenir le point de vue du Ministère des Pêches sur la requête de, disons Terre-Neuve, qui veut qu'un quai soit construit. On enverrait cette demande au Directeur régional des Pêches à Terre-Neuve; le bureau ne ferait essentiellement qu'une évaluation économique de la valeur et des genres d'installation de débordage pour le poisson. Je ferai alors la suggestion à Ottawa, à savoir si l'installation est justifiée dans cette région.

M. Carter: Vous basez, cependant, votre évaluation sur les débarquages de poisson.

M. Reid: Que je me souviennne, on a toujours procédé ainsi.

M. Carter: Non dans les régions qui pourraient être riches en poisson, les stocks, la disponibilité du poisson, quelque chose comme ça.

M. Reid: L'agent des pêches peut juger des possibilités d'une région donnée, mais si on a examiné un quai, on s'est basé sur la praticabilité de ce quai de cette région, à ce moment précis, sur le nombre de personnes qui se servent de l'installation, sur les frais de fourrière et la valeur du poisson déchargé dans cette région. Mais je peux ajouter . . .

M. Carter: C'est ce dont je veux parler, monsieur le président. Lorsque vous dites qu'il y a seulement tant de 1,000 livres de poissons déchargés, et tant de pêcheurs, c'est parce qu'il n'y a pas d'installations. Je crois que vous devez d'être d'accord. Vos agents le seront certainement.

M. Reid: Je peux dire que depuis le temps où je suis au ministère des Pêches, j'ai déjà été à Terre-Neuve pour examiner plusieurs régions où persiste une telle situation. Je reviens d'un voyage dans la région de Port au Port à Terre-Neuve, et un problème m'est apparu: s'il y avait de meilleures installations, il y aurait plus de pêcheurs qui se serviraient de cette région. Lorsque nous prendrons cette responsabilité, nous avons l'intention

[Texte]

than just the economic factors involved in determining whether or not to put a facility there. We are working with the provinces to determine what the sociological and engineering impacts might be as well as the economic problems associated with putting in a facility.

● 2025

We are doing this jointly with the provinces, because if you put in a wharf for fish landings, they soon want better roads to that wharf, and they want a grant for a plant so they can process the fish that are landed at that facility. You cannot just determine to put a wharf in a facility without realizing you are having an impact on other government departments and their programs. There is no end of things.

Mr. Carter: Surely in an established community where there was a wharf this would not be a factor. A wharf was already there but was allowed to fall down—I know of places where they have had to put barriers up, this sort of thing. Public Works installing barriers on their property and telling people not to walk on the wharves because they are not safe is just silly. Surely in an established community, with an established population where you have a wharf, this business of having to worry about the availability of access roads would not be a factor, would it?

Mr. Reid: I really could not comment on that other than to say, and this may be in defence of Public Works—not that they need my defence—that since I got involved in this, I find that there are ten or twenty times as many applications for facilities that are approved projects as there are funds available from Parliament for these particular projects. In other words, I am saying that if we had \$100 million to spend on harbour facilities there are enough applications on hand that you could spend \$100 million.

Mr. Carter: I think though, Mr. Chairman, some of your...

The Chairman: Mr. Carter you are about a minute and a half past your time now.

Mr. Carter: All right. But what you have said is that when you are asked to make an assessment it is on the basis of fish landed and number of fishermen. Am I correct?

Mr. Reid: Historically, that has been the case, yes.

The Chairman: Mr. Rompkey.

Mr. Rompkey: I would like to clarify the involvement of MOT and Fisheries, if Public Works asks for advice on whether a wharf should be built or not. Maybe Mr. Williams could answer this. What would be the distinction? Would it be the size of the wharf or the kind of vessel that would land there? What kind of wharf and what kind of harbour would Transport be involved in?

[Interprétation]

de tenir compte, non seulement des facteurs économiques, mais de tous les facteurs impliqués dans l'aménagement des installations à un endroit donné. Nous travaillons de concert avec les provinces, afin de déterminer les impacts sociologiques et techniques aussi bien que les problèmes économiques qu'entraîne l'implantation d'une installation.

Nous le faisons conjointement avec les provinces, parce que, si on construit un quai pour le débarquement du poisson, les gens exigeront bientôt de meilleures routes pour se rendre à ce quai, ils demanderont une subvention pour une usine afin de traiter le poisson qui aura été débarqué. On ne peut simplement décider d'ajouter un quai à des installations, sans réaliser que l'on a des impacts sur d'autres ministères fédéraux et sur d'autres programmes. Il n'y a pas de fin.

M. Carter: Mais dans l'agglomération d'une certaine importance, où il y a déjà eu un quai, cela ne serait pas un facteur. Un quai existait auparavant, mais on l'a laissé tomber en ruines; je connais des endroits où on a dû ériger des clôtures; le ministère des Travaux publics installait des clôtures, il fallait dire aux gens de ne pas marcher sur les quais parce qu'ils étaient dangereux; voilà qui est ridicule. Mais dans une agglomération d'une certaine importance, munis d'une population assez considérable et d'un quai, les problèmes d'accès seraient inexistants, n'est-ce pas?

M. Reid: A cela, je ne peux que répondre, à la défense du ministère des Travaux publics, pas parce qu'ils en ont besoin, que depuis que je m'occupe de cela, j'ai découvert qu'il y a dix ou vingt fois plus de demandes d'installations approuvées, qu'il n'y a de fonds approuvés par le Parlement pour de tels projets. En d'autres mots, je dis que si nous avions 100 millions de dollars à dépenser pour des installations portuaires, il y aurait assez de demandes à l'heure actuelle pour dépenser ces 100 millions.

M. Carter: Je pense, cependant, monsieur le président que quelques-uns de vos...

Le président: Monsieur Carter vous avez déjà dépassé d'une minute et demie le temps qui vous était alloué.

M. Carter: Très bien. Mais vous avez bien dit que lorsqu'on vous demande de faire une évaluation, c'est à partir du poisson qui est débarqué, et du nombre de pêcheurs. Ai-je raison?

M. Reid: Oui, historiquement, ce fut le cas.

Le président: Monsieur Rompkey.

M. Rompkey: Je voudrais connaître les implications exactes pour le ministère des Transports et pour celui des Pêcheries, lorsque le ministère des Travaux publics demande des conseils sur la nécessité ou non de construire un quai. M. Williams peut peut-être répondre à cela. Quelle serait la distinction? Est-ce en rapport avec les dimensions du quai, ou avec le genre de navires qui y accosteraient? A quel genre de quai et à quel genre de ports le ministère des Transports est-il intéressé?

[Text]

Mr. Williams: Basically the Transport interest is in the commercial navigation and public service in the sense of transport, whereas Fisheries obviously is in catching and marketing fish. That is really the distinction. In many of them there is a joint use and we consult both. In some cases one of them may be peripheral but they may have in development ideas that they want to build there, and the two may not be consistent, so they should be asked.

Mr. Rompkey: Right. Basically it would involve mostly larger harbours.

Mr. Williams: That is part of it.

Mr. Rompkey: I am thinking of the community of Westport, for example, in White Bay South where there are some fishermen, but where the CNR boat also lands. That would justify Transport being involved and maybe Fisheries would be asked too.

Mr. Williams: That is correct.

Mr. Rompkey: Both Departments might be involved.

I would like to talk about the wharves and the expenditures on them. I think it is common knowledge that there has been a lack of expenditure in the area. I tend to agree that wharves have been allowed to go down in communities where there are fishermen. I am thinking of the community in White Bay North, the community of Raleigh, where the fishery is still very strong and yet the wharf is deplorable; it is a disgrace to the Government of Canada. It should never have been allowed to get to its present state and it certainly should be repaired. We have to get at this and find out the reasons why, and what is being done. We can look at the negative side and see what has happened, but we have to look ahead, and see what we are going to do about it.

Mr. Reid, could you tell us briefly about the small-craft harbours program? I have a number of questions. Number one: What would be the approximate increase in expenditure if you took over the administration of the program of small craft harbours? What is the expenditure now?

• 2030

Let us take Newfoundland as an example. What is the expenditure now? What would the expenditure be? What more funds would you have to go after simply to maintain them at the level you think would be required? What would you have to ask the government for?

Mr. Reid: I might refer part of that question to my colleagues in Public Works. We have talked earlier about how much money has been allocated to the total marine works program. Some of the figures I have in mind concerning the fisheries indicate that over this past 10 years the expenditures have gone down from \$20 million per year to approximately \$10 million a year. In other words, it was cut about 50 per cent.

Mr. Rompkey: Where would that be?

Mr. Reid: It is not consistent. It varies across the country.

[Interpretation]

M. Williams: Fondamentalement, le ministère des Transports s'intéresse à la navigation commerciale et au service public dans le domaine des transports, alors que les pêcheries, évidemment, s'intéressent à la pêche, et à la mise en marché du poisson. C'est la vraie distinction. Dans beaucoup de cas, il y a une utilisation conjointe, et nous devons consulter les deux. Dans certains cas, l'une des deux utilisations est marginale, mais il se peut qu'il y ait des projets de développement, de construction, et alors les deux peuvent s'avérer incompatibles, alors il faut les consulter.

M. Rompkey: D'accord. Fondamentalement, cela impliquerait surtout des ports d'assez grande importance.

M. Williams: C'est en partie cela.

M. Rompkey: Je pense, par exemple, à la communauté de Westport, à White Bay South, où l'on a quelques pêcheurs, mais où aussi, accostent les bateaux du CN. Voilà qui justifierait une consultation du ministère des Transports, et peut-être aussi des pêcheries.

M. Williams: C'est correct.

M. Rompkey: On ferait appel aux deux ministères.

J'aimerais parler des quais et des dépenses qui s'y rattachent. Je pense que tous, vous savez, qu'on a fait trop peu de dépenses dans ce domaine. Je suis porté à croire qu'il est vrai qu'on a laissé les quais se détériorer, dans les communautés où il y a des pêcheurs. Je songe à la localité de Raleigh, à White Bay North, ou bien que la pêche soit encore très importante, le quai est dans un état pitoyable. C'est une honte pour le gouvernement canadien. On aurait jamais dû laisser les choses en venir jusque là, et cela aurait dû certainement être réparé. Il faut s'y mettre, trouver les raisons, et ce qui a été fait. On peut voir le côté négatif, et regarder ce qui est arrivé, mais il faut regarder en avant, et voir ce que nous allons faire.

Monsieur Reid pourriez-vous nous parler brièvement du programme des ports pour petites embarcations. J'ai quelques questions, d'abord: quelle serait la hausse approximative des dépenses, si vous preniez en charge l'administration du programme des ports pour petites embarcations? Quelles sont les dépenses actuelles?

Prenons Terre-Neuve comme exemple. Où en sont les dépenses? Quelles seront-elles? Combien dépenserez-vous simplement pour leur permettre de rester au point où ils devraient être? Que demanderiez-vous au gouvernement?

M. Reid: Je réfère une partie de la question à mon confrère des Travaux publics. Nous avons mentionné auparavant les subventions accordées à la totalité du programme maritime. Les chiffres que j'ai en tête au sujet des pêcheries montrent qu'au cours des dix dernières années les dépenses sont passées de 20 millions à 10 millions par année. En d'autres mots, elles ont baissé de 50 p. 100.

M. Rompkey: Où cela s'est-il produit?

M. Reid: Le phénomène n'est pas uniforme, il varie à travers le pays.

[Texte]

Mr. Rompkey: This is a national figure.

Mr. Reid: Yes. I will say from memory that 60 per cent of that is in the Atlantic Provinces which includes Newfoundland—60 per cent of the \$20 million or the \$10 million, depending on how much was allocated per year. As to how much money we would like to get when we assume responsibility for this, I think that would be a matter for Treasury Board to have an input into.

All I can say is that from the inventory which Public Works and ourselves worked on, the annual estimated maintenance bill, if you were to maintain all the facilities to the standard that you ought to maintain them, would be in the order of \$24 million per year, just for maintenance, before you would start to spend any money on new capital works. So when you consider that we are spending an average of \$15 million for maintenance and repairs and new construction, and that you ought perhaps to be spending in the order of \$24 million for maintenance, it gives you an idea of how much money we have actually lapsed by, and what the backlog of work might be.

Mr. Rompkey: So when Fisheries takes over the program, there will have to be a substantial increase in the funds allocated for you to do the job properly.

Mr. Reid: We will be making joint submissions in an attempt to get additional funds allocated to this program.

Mr. McCain: Joint with whom?

Mr. Reid: With Public Works.

Mr. Williams: I think as the Minister said in his opening statement, the Committee is preaching to the converted because we annually ask for a great deal more money than we get in this program. In the last year he was able to get some supplementary funds and he indicated that he certainly intended to ask for additional funds for the current year, supplementary to the existing funds. What Mr. Reid has said about the kind of estimates we have discussed with both our Ministers indicate that if we could get it we would like another \$15 million. I would also have to say that there is the same kind of request for every other program the government is facing, and what slice of it we would get. . .

Mr. Rompkey: We are not preaching to the converted, Mr. Williams. We are just trying to get on the record some facts and figures. Our duties and responsibilities as I see them are to investigate the matter, to see what the facts are, and then to make a report to government. We are using the information you give us, or will use it, to good advantage, I can assure you, and hopefully you will be able to do your job better as well.

How are you going to go about this small craft harbours program? What input are fishermen going to have in the program, and also what input are M.P.'s going to have in this program?

Mr. Reid: I could not speak about what input the M.P.'s are going to have, other than to say that in my limited experience with this program we get about 30 letters a

[Interprétation]

M. Rompkey: Ce sont des chiffres à l'ensemble du pays.

M. Reid: Oui, de mémoire je dirai que 60 p. 100 de ceci a affecté les provinces atlantiques, Terre-Neuve entre autres. Soixante pour cent du 20 ou du 10 millions de dollars, dépendant de ce qui était accordé par année. Maintenant pour ce qui est de l'argent à investir dans ceci, nous devrions en parler au Conseil du Trésor.

Tout ce que je peux dire c'est que l'enquête que les Travaux publics et nous-mêmes avons faite au sujet du coût annuel prévu de l'entretien, a démontré que pour maintenir les activités au niveau que vous voulez qu'elles soient, il vous faudra déboursier 24 millions de dollars par année, seulement pour les maintenir, et ce avant même que vous n'investissiez pour autre chose. Alors, lorsque vous considérez que nous dépensons en moyenne 15 millions de dollars pour l'entretien, les réparations et de nouvelles constructions, et que nous devons déboursier 24 millions de dollars pour l'entretien, cela vous donne une idée de l'argent écoulé, et du travail qu'il reste à faire.

M. Rompkey: Lorsque les Pêcheries entreront au programme, vous devrez avoir une augmentation importante de fonds pour accomplir un travail efficace.

M. Reid: Pour ce programme, nous ferons des soumissions conjointes dans le but d'avoir des fonds additionnels.

M. McCain: Conjointes avec qui?

M. Reid: Avec les Travaux publics.

M. Williams: Je crois que comme le ministre l'a mentionné dans son allocution du début, le Comité prêche dans le désert parce que chaque année nous demandons plus d'argent pour ce que nous avons pour ce programme. L'année dernière il nous a donné des fonds supplémentaires et indiqué son intention d'en redemander pour l'année en cours, fonds additionnels à ceux que nous avons déjà. Ce que M. Reid a dit au sujet des évaluations que nous avons faites avec chacun de nos ministres, montre que si nous avons cette autre subvention, elle devrait être de 15 millions de dollars. J'ajouterai que le gouvernement fait face à des demandes similaires pour d'autres programmes, et je me demande ce que nous pourrions avoir.

M. Rompkey: Nous ne prêchons pas dans le désert, monsieur Williams. Nous essayons simplement de rassembler certains faits et chiffres. Notre devoir est de sonder la question, d'en faire ressortir les principaux faits et d'en informer le gouvernement. Nous nous servons des renseignements que vous nous avez donnés, à bon escient je vous assure, et j'espère que vous accomplirez votre travail avec autant d'ardeur.

Comment participerez-vous au programme concernant les petits bâtiments de servitude? Quelle sera la contribution des pêcheurs? Et celle des membres du Parlement?

M. Reid: Pour ce qui est de la contribution des membres du Parlement, ma connaissance de ce programme était assez restreinte, je peux seulement dire que nous

[Text]

week from M.P.'s before we have assumed responsibilities for the program. That is an indication of the input from M.P.'s.

Having met some of you gentlemen and talked with you, I know that you are very actively interested in all these facilities. You will be making representations. Whether there will be any formal way of doing it, I really could not say. As to what input there will be from fishermen, when Mr. Lucas addressed the Fisheries and Forestry Committee he indicated that the fisheries and marine service is working very closely with the fishing industry now. We have embarked upon a series of government-industry seminars where we are soliciting the views of commercial fishermen and those in the secondary sector of fisheries. We are attempting to work more closely with them to develop our policies and plans

• 2035

for the future. We are tending to work very closely with each of the provincial governments involved in it. And all I can say is that we are making an effort to ensure that the views of fishermen are being taken into consideration. Essentially we are trying to work with them and with the provincial governments involved. As I mentioned earlier we could not commit other government departments by putting a wharf in somewhere if there were not the other facilities to go with that wharf.

Mr. Rompkey: Those are all the questions I have, Mr. Chairman, at this time.

The Chairman: Thank you, Mr. Rompkey. Mr. Haliburton.

Mr. Haliburton: It is getting a little chopped up, Mr. Chairman. A propos Mr. Reid's reference to approved projects that have not been constructed, I wonder, Mr. Williams, if you could tell us exactly what is meant by approved projects in the first place, and then what the value might be of approved projects that have not been constructed.

Mr. Williams: In terms of approved projects, there are repair works, O & M expenditures on existing wharves which we have checked out, depending on which way it would be, with Fisheries or Transport, and they agree that the level of support should be that that facility should be maintained. Or if it is an extension or a new facility, that it has been supported by the departments who have the background information on the level of service to be provided. It is approved in that sense.

Mr. Haliburton: That would mean that it is justified from an economic and an engineering aspect.

Mr. Williams: That is correct.

Mr. Haliburton: Have you any idea what the value is of these approved projects that have not been constructed?

Mr. Williams: No, except to go back to the sort of figures we were using a few moments ago.

Mr. Haliburton: One hundred million dollars.

[Interpretation]

recevions, avant d'avoir assuré la responsabilité du programme, 30 lettres par semaine de ces membres, cela nous donne une assez bonne idée de leur intérêt.

Messieurs, vous ayant déjà rencontrés, je sais que vous êtes grandement intéressés à toutes ces préoccupations. Vous exposerez des faits. Je ne sais pas s'il y a une façon formelle de procéder. En ce qui concerne la contribution de pêcheurs, M. Lucas en s'adressant au Comité des pêches et forêts a indiqué que les pêcheries et le Service de la marine travaillent maintenant en étroite collaboration avec l'industrie de la pêche. Nous avons commencé une série de séminaires gouvernement-industrie où nous sollicitons les opinions des pêcheurs commerciaux et celles du secteur secondaire de la pêche. Dans l'élaboration de nos politiques futures nous essayons de travailler en plus étroite collaboration avec

eux. Nous tentons de travailler plus étroitement avec les gouvernements provinciaux concernés. Tout ce que je peux dire, c'est que nous nous efforçons de prendre en considération les points de vue des pêcheurs. Essentiellement, nous essayons de travailler avec eux et avec les gouvernements provinciaux. Comme je le disais, nous ne pouvons pas engager la responsabilité d'autres ministères en bâtissant des quais sans bâtir les installations nécessaires.

M. Rompkey: Je n'ai plus de questions pour l'instant, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Rompkey. Monsieur Haliburton.

M. Haliburton: Au sujet de ce que monsieur Reid nous disait des projets approuvés qui n'ont pas été réalisés, je voudrais savoir, monsieur Williams, si vous pouvez dire exactement ce qu'on entend par projet approuvé d'abord, et ensuite quel est le coût des projets approuvés qui n'ont pas été réalisés.

M. Williams: Les projets approuvés comprennent les travaux de réparation, des dépenses d'organisation et d'entretien pour des quais déjà existant et qui ont été examinés soit par les Pêches, soit par les Transports, qui ont été d'accord pour dire qu'il faut entretenir les installations déjà existantes. Dans le cas d'agrandissement ou de nouvelles constructions, les projets sont approuvés par les ministères qui avaient les informations nécessaires au sujet des services qu'il faut assurer. C'est dans ce sens que les projets sont approuvés.

M. Haliburton: Cela signifie que les projets sont justifiés du point de vue économique et technique.

M. Williams: C'est exact.

M. Haliburton: Savez-vous le coût de ces projets approuvés qui n'ont pas été réalisés?

M. Williams: Non, sauf si l'on revient aux chiffres cités tout à l'heure.

M. Haliburton: Cent millions de dollars.

[Texte]

Mr. Williams: Well, \$100 million is...

Mr. Haliburton: A nice round figure.

Mr. Williams: ...a nice round figure, and it presupposes that the program goes on precisely as it is now, that all of the existing things that Mr. Carter spoke of are all maintained and that the fishing continues in the same way with what are looked upon as improvements. If you are looking at it in terms of a program where you are going to plan an expenditure over a period of two, three or five years, you have to start scheduling and planning before you can say that it will be \$100 million because things will have changed as you develop one area, things are going to change and you will change them. If you talk about things that have been approved, I can go back to the figure of \$24 million and say that they were specific things that we wanted to do and so we were short \$15 million this year for things we could have done if there had been funds.

Mr. Haliburton: That is in this particular year?

Mr. Williams: That is correct, yes.

Mr. Haliburton: That \$24 million figure applies to 1973?

Mr. Williams: That is right. We were asking specifically for 15 approved projects and in so doing we were making some judgments on priorities, first from what Fisheries or Transport told us; and secondly, some judgments on the basis of how fast we could get the planning work done and the contracting done to bring them into effect.

Mr. Haliburton: I have been checking or attempting to check what has been spent in my constituency in the past several years and I notice that there are several wharves or construction projects that were included in estimates one year or another which to my knowledge were never built.

Mr. Williams: That is correct.

Mr. Haliburton: Would those be approved projects?

Mr. Williams: Yes.

Mr. Haliburton: Could you explain why they would not have been built once they were included in the estimates?

Mr. Williams: Because we would put them in estimates and the funds would never match up with what we had provided for in the estimates.

Mr. Haliburton: I see. Your total estimates had not been approved.

Mr. Williams: That is correct. There is flexibility in them and we will always approve of more than we have because for one reason or another a project may not go ahead and we will have something to replace it rather than lapse the money for the year.

[Interprétation]

M. Williams: Cent millions de dollars, c'est...

M. Haliburton: Un chiffre confortable.

M. Williams: ...un chiffre confortable, qui suppose que le programme se poursuive tel qu'il est, que toutes les choses dont M. Carter parlait soient maintenues, et que les pêches se continuent de la même façon, avec ce que l'on considère comme des améliorations. Si vous examinez ce chiffre en relation avec un programme qui planifie les dépenses sur une période de deux, trois ou cinq ans, il vous faut commencer à dresser des plans et des horaires avant de déterminer le coût du programme, parce qu'à mesure qu'une région se développe, les choses changent, elles continueront de changer, et vous-mêmes les changerez. En ce qui concerne les projets approuvés, je reviens à ce chiffre de \$24 millions; il y avait des projets bien précis que nous voulions réaliser, et il nous a manqué \$15 millions cette année pour tous les réaliser.

M. Haliburton: Cette année?

M. Williams: Oui, c'est exact.

M. Haliburton: Et ces \$24 millions s'appliquent aussi à 1973?

M. Williams: En effet. Nous avons quinze projets approuvés; de cette façon, nous avons établi des priorités, à partir de ce que nous savions des Pêches et des Transports; ensuite, nous avons déterminé le temps qu'il faudrait pour la planification et pour le travail en tant que tel.

M. Haliburton: J'ai vérifié, ou tenté de vérifier, les dépenses dans mon comté au cours des dernières années et j'ai remarqué que plusieurs quais ou projets de construction qui figuraient dans le budget d'une année ou de l'autre, n'avaient jamais été réalisés, à ma connaissance.

M. Williams: C'est exact.

M. Haliburton: C'étaient des projets approuvés?

M. Williams: Oui.

M. Haliburton: Pouvez-vous m'expliquer pourquoi ils sont restés en plan après avoir été inclus dans le budget.

M. Williams: Nous les plaçons dans le budget mais les fonds disponibles ne correspondaient jamais aux fonds réservés dans le budget.

M. Haliburton: Je vois. Le budget total n'avait pas été approuvé.

M. Williams: C'est exact. Le budget est très souple et nous approuvons toujours plus de projets que nous pouvons en réaliser; de cette façon, si pour une raison ou une autre, un projet n'est pas réalisé, nous en avons toujours un de rechange.

M. Haliburton: En ce qui concerne les formalités à prendre pour les droits de quai, je me réfère à ce que vous

Mr. Haliburton: With regard to the procedure of processing application for wharves, I gather from what

[Text]

you told us that the application or the request for wharf facilities always comes to the Department of Public Works first and then you check it out with the Environment and Transport. Does it ever happen the other way around?

Mr. Williams: Yes, it does. Some of the referrals, as Mr. Reid says, go to them, and they are getting more of them now. For many years there were those which were referred to the former Department of Fisheries and they, in turn, would turn them back to Public Works with their comments, first of all, to get an estimate on what should be done or what could be done and how much it would cost and then back to us with their comments as to whether they supported it or whether they did not. In some cases we would have to say: "You have asked for all of these and you support all of these, would you give us some indication of what your priority is among all of those you have supported for our guidance in putting out the estimates?"

Mr. Haliburton: I will switch to Mr. Nicholl who is with the Department of Transport, I understand. What is the Department of Transport's role in so far as small fishing harbours are concerned?

Mr. Nicholl: It is mainly one of administration as it is with the administration of all harbours and marine wharf facilities in Canada.

Mr. Haliburton: Is your Department concerned with the installation of navigation lights on the wharves?

Mr. Nicholl: That is correct. Navigation lights, not only on the wharves, but also in the channels.

Mr. Haliburton: How about flood lights?

Mr. Nicholl: Flood lights, yes.

Mr. Haliburton: Telephones and that sort of thing?

Mr. Nicholl: These applications and their requirements are usually referred to our department.

Mr. Haliburton: Does the requirement for a wharf to be serviced with water and electricity come under your jurisdiction?

Mr. Nicholl: That is correct.

Mr. Haliburton: Would all those responsibilities be passed on to this small harbours program, in total, from your department?

Mr. Nicholl: Over the years we have come up with some policies, of course, which we pretty well follow on all requests of this type.

Mr. Haliburton: If the negotiating parties reach agreement on putting this under one hat would the Department of Transport as such continue to be responsible for those things?

Mr. Nicholl: What normally happens, for instance, with the supply of lights on wharves is that if we have sufficient revenues from the wharves to pay the power bill, generally the Department of Public Works would pro-

[Interpretation]

avez dit c'est-à-dire que la demande et la réponse concernant les droits de quai arrivent toujours d'abord au ministère des Travaux publics pour être ensuite vérifiées par les ministères de l'Environnement et des Transports. Le processus inverse est-il possible?

M. Williams: Oui. Certaines de ces demandes comme l'a dit M. Reid, vont à ces ministères et ils en ont de plus en plus actuellement. Durant plusieurs années, ce sont ces demandes qui étaient envoyées à l'ancien ministère des Pêches. Celui-ci, en retour, les référerait au ministère des Travaux publics avec leurs commentaires afin d'avoir une évaluation des travaux qui devraient ou pourraient être faits ainsi que le coût de l'opération. Puis elles nous revenaient avec leur acceptation ou leur refus. Quelquefois il fallait dire: «Vous avez fait la demande pour tous ces projets et vous les acceptez tous, auriez-vous l'obligeance de nous indiquer votre premier choix afin de nous guider dans nos évaluations?»

M. Haliburton: Je passerai à M. Nicholl qui est le représentant du ministère des Transports. Quel est le rôle du ministère des Transports en ce qui concerne les petits ports de pêche?

M. Nicholl: Il s'agit surtout d'administration comme pour l'administration de tous les ports ainsi que les facilités de droit de quai au Canada.

M. Haliburton: Votre ministère s'occupe-t-il de l'installation de phares de navigation sur les quais?

M. Nicholl: C'est exact. Notre ministère s'occupe de l'installation des phares de navigation non seulement sur les quais mais aussi dans les canaux.

M. Haliburton: Et les phares d'éclairage?

M. Nicholl: Les phares d'éclairage aussi.

M. Haliburton: Les téléphones et ce genre de choses?

M. Nicholl: Ces installations ainsi que leurs exigences, sont habituellement référées à notre ministère.

M. Haliburton: Est-ce que les exigences pour l'alimentation d'un quai en eau et en électricité sont sous notre juridiction?

M. Nicholl: C'est exact.

M. Haliburton: Est-ce que le petit programme sur les installations portuaires comprendrait toutes ces responsabilités totalement de la part de votre ministère?

M. Nicholl: Au cours des années, nous en sommes venus à certaines politiques, bien sûr, que nous suivons d'assez près en ce qui concerne les demandes de ce genre.

M. Haliburton: Si les parties négociant décident de donner ces responsabilités à un seul ministère, est-ce que le ministère des Transports, comme tel, continuerait à être responsable pour ce genre de chose?

M. Nicholl: C'est une chose qui arrive normalement, par exemple, en ce qui concerne l'approvisionnement de phares pour les quais. Les droits de quai sont une source suffisante pour payer les frais. En général, le ministère

[Texte]

vide the installation and we would pay the bills from revenues.

Mr. Haliburton: How do you get revenue from a wharf?

Mr. Nicholl: By the application of fees under the Harbours and Fares Act and regulations made under the act.

Mr. Haliburton: Would you describe briefly how fees are levied?

Mr. Nicholl: There are two types of fees so far as wharves are concerned. One is what we refer to as the berthage charge, the laying alongside and the other charge is what we refer to as the wharfage charge, that is for goods passing over the wharf or across the wharf.

Mr. Haliburton: How are those fees calculated and collected?

Mr. Nicholl: The berthage charge is based on the length of the vessel. I might say that in the Atlantic provinces, there is a very small revenue compared to the capital cost of the installation.

Mr. Rompkey: Excuse me. Can I ask just one question? Is it not true that in some cases the fees will go to the wharfinger? Does he not collect fees?

Mr. Nicholl: This is correct, Mr. Rompkey, but he does not necessarily get the whole fee or the whole collection.

The Chairman: Mr. Nicholl, would you move up a little closer to the mike.

Mr. Nicholl: I am sorry.

Mr. Rompkey: That is his job, is it not?

Mr. Nicholl: It is a position which is recommended to us for filling.

An hon. Member: He does not get enough to live on, I can tell you that.

Mr. Rompkey: Does it change periodically?

Mr. Nicholl: Not necessarily. A lot of these wharfingers have been in some of these positions for a long, long time in some of these locations.

Mr. Haliburton: How much of the fee does the wharfinger keep normally?

• 2045

Mr. Nicholl: It is based on a scale. It is 100 per cent of the first \$100, 90 per cent of the next \$300, 50 per cent of the next \$300, 25 per cent of the next \$1,800 and 15 per cent of the next \$13,500, 10 per cent of the next \$13,500, and 5 per cent on the remainder. This is approved by Order in Council.

Mr. Haliburton: Therefore, he has less incentive as the amount of money becomes greater. That is the source of the money, you say, that is devoted to providing services on the wharfs.

[Interprétation]

des Travaux publics fournit l'installation et nous payons les frais provenant de nos revenus.

M. Haliburton: Comment obtenez-vous des revenus des droits de quai?

M. Nicholl: Par l'application de taxes permises par la Loi sur les ports et les règlements s'y attachant.

M. Haliburton: Pourriez-vous décrire brièvement comment ces taxes sont levées?

M. Nicholl: Il y a deux genres de taxes jusqu'à maintenant, en ce qui concerne les quais. La première que l'on nomme taxe du mouillage, une taxe pour les bateaux qui accostent, et l'autre qui concerne les droits de quai, pour les bateaux qui franchissent ou traversent le quai.

M. Haliburton: Comment ces taxes sont-elles calculées ou ramassées?

M. Nicholl: La taxe de mouillage est basée sur la longueur du bateau. Je peux dire que dans la province de l'Atlantique, ils ont un très faible revenu comparativement aux coûts de l'installation.

M. Rompkey: Excusez-moi. Puis-je demander une question? N'est-il pas vrai que dans certains cas les taxes reviennent à celui qui s'occupe des droits de quai? Ce n'est pas lui qui ramasse les taxes?

M. Nicholl: C'est vrai, monsieur Rompkey, mais je n'obtiens pas nécessairement la taxe au complet.

Le président: Monsieur Nicholl, pourriez-vous vous approcher un peu plus du micro.

M. Nicholl: Je suis désolé.

M. Rompkey: Ce serait sa fonction n'est-ce pas?

M. Nicholl: C'est un emploi qui nous est recommandé comme étant satisfaisant.

Une voix: Je puis vous dire qu'il ne gagne pas assez d'argent pour vivre.

M. Rompkey: Est-ce que cela change périodiquement?

M. Nicholl: Non pas nécessairement. Beaucoup de ces personnes en certains endroits ont eu cet emploi très très longtemps.

M. Haliburton: Quel pourcentage de cette taxe une personne de ce genre garde-t-elle normalement.

M. Nicholl: C'est basé sur une échelle, 100 p. 100 du premier \$100, 90 p. 100 des \$300 suivants, 50 p. 100 des \$300 suivants, 25 p. 100 des \$1,800 suivants et 15 p. 100 des \$13,500 suivants, 10 p. 100 des \$13,500 suivants et 5 p. 100 du restant. Cela a été par décret du Conseil.

M. Haliburton: Donc, il est moins motivé, plus le montant augmente. Vous dites, que c'est la source des fonds prévus pour les services des quais.

[Text]

Mr. Nicholl: Administration of the wharfs; that is correct. Those are the only funds provided that you can use for that purpose.

Mr. Haliburton: That pays for the installation of floodlights or water, telephones and things if they want them on the wharf.

Mr. Nicholl: Not totally, no. The cost of the installation is usually provided and borne by the Department of Public Works. We are talking about the fee or the charge for the service subsequently—the cost of the power, in other words, or the cost of the water.

Mr. Haliburton: And that technique of collecting fees applies only in the Atlantic provinces, do I understand?

Mr. Nicholl: No, it applies generally throughout Canada.

Mr. Haliburton: What you said, I guess, was that in the Atlantic provinces, it was very small.

Mr. Nicholl: Because here we are talking about the fishing facilities in the Atlantic provinces.

Mr. Haliburton: Do you contemplate any change in that procedure with a transfer of responsibilities to a small harbours administration?

Mr. Nicholl: I think Mr. Reid, perhaps, would be better able to answer just what his department proposes. Are you speaking of the fishing warfs only?

Mr. Haliburton: Yes. Passing to Mr. Reid if I may, Mr. Chairman, do I still have some time?

The Chairman: You have about three minutes.

Mr. Haliburton: Have you made an inventory of the wharfs that are presently in existence, Mr. Reid? Do you know the value of wharfs in Canada for small harbours?

Mr. Reid: The inventory was prepared by the Department of Public Works. They may wish to answer it. I have an idea what the inventory has been valued at but exactly what that value means, I am not too sure, Perhaps Mr. Hurst could speak to that.

Mr. Hurst: We made an inventory but this includes all the marine facilities we have under the Department of Public Works. We felt the replacement value of this would be \$1 billion. That includes not only fishing harbours but also commercial wharfs.

Mr. Haliburton: How much of that would be for fishing harbours then?

Mr. Hurst: It would be pretty hard to guess. Because commercial wharfs are much larger, more expensive installations—I am just guessing—\$300 million probably or something like that.

[Interpretation]

M. Nicholl: L'administration des quais; c'est correct. Ce sont les seuls fonds prévus à cet usage.

M. Haliburton: C'est pour payer l'installation des projecteurs ou de l'eau, des téléphones et autres, si on les désire sur les quais.

M. Nicholl: Pas totalement, non. Les frais d'installation sont actuellement prévus et acquittés par le ministère des Travaux publics. Nous parlons des frais de services subséquents, le coût de l'électricité, en d'autres mots, ou le coût de l'eau.

M. Haliburton: Et si je comprends bien, cette technique de déduction des frais ne s'applique que dans les provinces de l'Atlantique?

M. Nicholl: Non elle s'applique partout dans le Canada.

M. Haliburton: Ce que vous avez dit, je suppose, c'est que dans les provinces de l'Atlantique, c'est très faible.

M. Nicholl: Parce que, maintenant, nous parlons des installations de pêche des provinces de l'Atlantique.

M. Haliburton: Envisagez-vous un quelconque changement des méthodes, avec ce transfert des responsabilités à une administration des petits ports?

M. Nicholl: Je crois que M. Reid serait plus à même de nous dire exactement que ce que son ministère propose. Parlez-vous seulement des quais pour la pêche?

M. Haliburton: Oui. Au tour de M. Reid, si je peux, monsieur le président, me reste-t-il encore du temps?

Le président: Il vous reste environ trois minutes.

M. Haliburton: Avez-vous fait une compilation des quais qui existent actuellement, monsieur Reid? Connaissez-vous la valeur des quais, au Canada, pour les petits ports?

M. Reid: La compilation a été préparée par le ministère des Travaux publics. Ils souhaitent peut-être répondre. J'ai une idée de ce à quoi la compilation a été évaluée, mais, quant à la signification exacte de cette valeur, je n'en suis pas sûr. M. Hurst pourrait peut-être nous en parler.

M. Hurst: Nous avons fait une compilation, mais cela comprend toutes les installations maritimes, qui dépendent du ministère des Travaux publics. Nous croyons que la valeur de remplacement de tout cela se chifferrait à \$1 billion. Cela inclut non seulement les ports de pêche, mais aussi les quais commerciaux.

M. Haliburton: Alors, combien serait-ce pour les ports de pêche?

M. Hurst: C'est plutôt difficile à dire, car les quais commerciaux ont des installations beaucoup plus grandes et beaucoup plus dispendieuses. Je dirais, comme cela, \$300 millions probablement, ou quelque chose comme cela.

[Texte]

Mr. Haliburton: Have either of you, gentlemen, done an inventory with regard to the volume of repairs that are required now to those installations?

Mr. Hurst: We have a rough idea what it would be. We feel it would certainly take \$15 million just to even start to catch up; I would say you would need almost \$30 million to catch up on our past.

Mr. Barnett: Excuse me, if I may interject: is this in the Atlantic Region you are talking about?

Mr. Hurst: No. I am talking about the total picture. I think, when I say we have \$1 billion inventory, there are a considerable number of these wharfs in a dilapidated state and should be torn out really. Therefore, one of the things that has to be done at some stage of the game is that somebody has to go and look at all these wharfs. The Department of Fisheries is going to have to decide whether these wharfs should be maintained. If they are going to be maintained to a certain standard, then we will be able to tell the Department of the Environment how much it will cost. The difficulty is that you are just reaching because we have never had enough staff in order to carry out this kind of an investigation.

Mr. Williams: If I could add to what Mr. Hurst has said: it is not just taking the inventory and the appraisal of the value that is there. Is it worth making an investment in five locations or should you make one that would serve the fishing industry that formerly worked out of five? This is the kind of thing which has to be done and which the Department of Fisheries has done to some extent in certain specific areas, but not totally.

● 2050

Mr. Rooney: Could you make available to the Committee these specific instances of which you speak?

Mr. Williams: In areas where studies have been done?

Mr. Rooney: In areas where certain policies have been formulated.

Mr. Williams: Perhaps Mr. Reid would speak directly on that for the purposes of the record.

Mr. Reid: To give you an example, one which we have been studying for quite some time is in northeastern New Brunswick where we have had representations from a number of communities around Shippegan? We have decided, and have told the local communities there, that the majority of expenditures will go into Shippegan in an attempt to concentrate landings there, even though there are a number of fine facilities in Caraquet and Lamèque in the immediate areas. But we did make an economic assessment of the area and have attempted to stick to our guns in concentrating expenditures at Shippegan in northeastern New Brunswick.

Mr. Rooney: That was a sort of mothball answer; I was referring specifically to the case mentioned by Mr. Williams.

[Interprétation]

M. Haliburton: Messieurs, est-ce que l'un de vous a fait un inventaire quant à la quantité de réparations qu'exigent maintenant ces installations?

M. Hurst: Nous avons une idée approximative. Nous croyons qu'il faudrait certainement, au moins \$15 millions, seulement pour partir; je dirai qu'il vous faudrait presque \$30 millions, pour rattraper le temps perdu.

M. Barnett: Excusez-moi, si je m'interpose: s'agit-il de la région de l'Atlantique?

M. Hurst: Je parle du Canada en entier. Lorsque je dis que l'on a dressé un inventaire d'un milliard, il y a un grand nombre de ces quais qui sont dans un état pitoyable et qui, en réalité, devraient être détruits. Donc, l'une des phases à accomplir, à un certain moment, est d'envoyer quelqu'un examiner ces quais. Le ministère des Pêcheries devrait décider, si, oui ou non, on gardera ces quais. S'il faut les entretenir selon certaines normes, alors nous serons capables de dire au ministère de l'Environnement, combien il en coûtera. La difficulté réside dans le fait que nous n'avons jamais eu le personnel suffisant pour entreprendre de telles enquêtes.

M. Williams: Pour ajouter à ce que vient de dire M. Hurst. Il n'y a pas seulement la prise de l'inventaire et l'évaluation de la valeur. Devons-nous faire cinq petits investissements, à cinq endroits différents, ou est-il préférable d'en faire un seul qui aiderait plus l'industrie des pêcheries, qui, auparavant était divisée entre cinq endroits, et affaiblie. Voilà ce qu'il faut faire et ce que le ministère des Pêches et des Forêts a fait jusqu'à un certain point, mais dans des régions bien déterminées et non partout.

M. Rooney: Pourriez-vous donner au Comité des exemples de ceci?

M. Williams: Dans les régions où des études ont été faites?

M. Rooney: Dans les régions où l'on a établi certaines politiques.

M. Williams: M. Reid pourrait peut-être parler pour le bénéfice de nos registres.

M. Reid: Je vais vous donner un exemple sur lequel nous avons passé quelque temps. Il s'agit d'une étude faite dans le Nord-est du Nouveau-Brunswick où nous avons reçu des renseignements d'un bon nombre de communautés situées autour de Shippegan. Nous avons dit aux communautés que la grande partie de nos subventions irait à Shippegan, dans le but de concentrer là la sortie de l'eau du poisson, même si Caraquet est équipée à cet effet. Nous avons évalué économiquement la région et avons décidé de concentrer nos dépenses pour le Nord-est du Nouveau-Brunswick.

M. Rooney: C'est une drôle de réponse. Je me réfèrais spécialement aux cas mentionnés par M. Williams.

[Text]

Mr. Williams: I am not clear in specific cases. I said there were cases where there have been studies made of various sections and the Department of Fisheries would be making recommendations on consolidation of facilities rather than replacing a large number of dilapidated ones.

The one I am aware of is the one where this kind of study was made in P.E.I. and they designated certain ones where the concentration of improvement would be at those locations.

Mr. Haliburton: I will pursue the line of questioning for a moment that Mr. Rooney started.

Could I inquire of you gentlemen whose concept the rationalization of fishing harbours is? I understood a year or two ago that in southwestern Nova in my riding—in fact in all of western Nova Scotia, as I understood it—something like three fishing harbours were proposed. I am curious if we could track down exactly whose concept or what department or what office of the department of government has concluded that that is a necessary procedure.

Mr. Williams: I cannot say whether that was the conclusion reached but that kind of decision would be made formerly by the Department of Fisheries and now obviously by the Department of the Environment. It is not within the capability of Public Works to determine fishing policy.

Mr. Haliburton: I have one final question to complete what I was on before. You gentlemen have been dealing now with the small harbours program for some months with regard to putting it under one administration and so on, and Mr. Hurst suggested one figure.

If you are successful in putting small harbours under one consolidated administration and if you were to think in terms of bringing the small fishing harbours in the Atlantic provinces up to a reasonable standard of repair and sufficiency over the next 10 years, could you give us guesstimate of how much money would be involved annually to do that and what the cost of maintenance would likely be thereafter?

Mr. Williams: Well, I would not want to give one now.

Mr. Haliburton: Could you tell me whether it would be in the order of \$30 million, as Mr. Hurst has suggested, or would it be in the order of \$50 million? I think we know it is going to be over \$10 million because you are spending nearly that now.

● 2055

Mr. Williams: That is correct. We spoke of this before, although I am not quite sure whether \$100 million was the figure that was used, and I attempted to qualify that. I said that at least from the advice I had my guess would be that in the first year, or perhaps in the first couple of years, we would spend on bringing up to standard and improving the ones on which there was no equivocation, they would continue and they would continue to be of value, and in that sort of thing we could very well spend \$30 million a year, I would think, without any equivocation whatsoever.

[Interpretation]

M. Williams: Je n'ai pas parlé de cas particuliers. J'ai seulement dit qu'on avait fait des études sur certains cas et que le ministère des Pêches et Forêts ferait certaines recommandations pour consolider certaines installations au lieu d'en remplacer un bon nombre de délabrées. À ma connaissance, on a fait une telle étude à l'île du Prince-Édouard, et ils ont désigné certains endroits où sont concentrées bon nombre d'améliorations.

M. Haliburton: Je continuerai pendant quelques instants les questions que M. Rooney a commencées.

Lequel d'entre vous, messieurs, a élaboré le concept de rationalisation des ports de pêche? Si je comprends bien, il y a un ou deux ans, le Sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, ou plutôt tout l'Ouest de la Nouvelle-Écosse, qui comprenait environ trois ports de pêche, a été mis à l'étude. Je serais curieux de savoir qui a suggéré ceci, quel ministère ou bureau gouvernemental a décidé que cette façon de procéder était nécessaire.

M. Williams: Je ne peux pas dire que c'est la conclusion qu'on attendait, mais ce genre de décision aurait été prise par le ministère des Pêches et Forêts et maintenant par le ministère de l'Environnement. Il n'appartient pas aux Travaux publics d'élaborer des politiques sur la pêche.

M. Haliburton: J'ai une dernière question à poser pour conclure ce que je disais avant. Messieurs, vous avez discuté pendant quelques mois du programme des petits ports de pêche afin de décider qui en aurait la responsabilité. M. Hurst a fait une suggestion.

Si vous réussissez à soumettre tous les petits ports à une même administration et si vous prévoyez, au cours des dix prochaines années, redonner aux petits ports de pêche des provinces atlantiques, une certaine efficacité, pouvez-vous nous donner un aperçu de l'argent qu'il faudra investir annuellement pour maintenir cet objectif?

M. Williams: Je ne voudrais rien dire maintenant.

M. Haliburton: Pouvez-vous me dire s'il s'agira de 30 millions de dollars, comme M. Hurst l'a mentionné, ou s'il s'agira de 50 millions de dollars? Nous savons que ce montant est supérieur à 10 millions de dollars parce que c'est ce que nous dépensons actuellement.

M. Williams: C'est juste. Nous avons parlé de cela auparavant. Cependant, je ne suis pas tout à fait certain si on a employé le chiffre 100 millions de dollars. J'ai aussi essayé de prouver ce que j'avais prédit, à savoir qu'au moins, selon le conseil que j'ai reçu, je crois que pendant la première année ou peut-être pendant les deux premières années, les dépenses devraient être consacrées à la mise sur pied de nouvelles normes et à l'amélioration des normes ne comportant aucune ambiguïté. Elles continueraient toujours à nous être très précieuses et, je crois que dans ce domaine nous pourrions très bien dépenser 30 millions de dollars par année sans aucune ambiguïté.

[Texte]

Mr. Haliburton: Over what period of time, Mr. Williams?

Mr. Williams: I am saying that we could do that each year.

Mr. Haliburton: For 10 years?

Mr. Williams: No, I am saying we could do that the first . . .

Mr. Haliburton: Forever.

Mr. Williams: I said we would do this the first couple of years and in that period the policy would develop, because at that stage you would be able to examine what the fishing practices are going to be, the sociological implications of them and all the factors which Mr. Reid raised. At this point in time, to forecast what that is going to be at this stage of the studies that have been going on, I do not think anyone is in a position to forecast beyond that.

Mr. Hurst: I think, as Mr. Williams said, it is pretty hard to forecast what you are going to do. For example, if you decided that you would have one main fishing harbour in each region and you were going to centralize your activities there, the total cost of one harbour of this type—which would include the infrastructure of ship repair, new schools, hospitals, ship chandlers and all this sort of stuff, I think you would hit in the order of \$50 million per harbour. Of course, this would eliminate all the small ones; you would not be able to afford all the small ones. If you decide on a centralization program you will have a lot of money, but if you decide that centralization is out, then you maintain a smaller program, which would be less expensive.

Mr. Haliburton: I think it is our view that centralization would eliminate a great many of the fishermen too, Mr. Hurst.

Mr. Hurst: I think this is a matter of policy. If you choose one way you spend a lot of money and if you choose another way you spend a different amount of money, and what you choose is a matter of federal government policy, which I presume you all have an interest in.

Mr. Haliburton: I wonder, Mr. Chairman, if Mr. Reid would be interested in commenting on this?

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Haliburton: Or whether he thinks that is Public Works . . .

The Chairman: Mr. Haliburton is pushing his time a bit, but go ahead.

Mr. Reid: No, I think Mr. Hurst and Mr. Williams have answered it very, very well. When the transfer is finally completed between Public Works and ourselves we will have to justify to Treasury Board the allocation of resources to this program. I think the figures that have been suggested tonight are the figures that we will be

[Interprétation]

M. Haliburton: Pendant combien de temps, monsieur Williams?

M. Williams: Je crois que nous pourrions faire cela chaque année.

M. Haliburton: Pendant 10 ans?

M. Williams: Non, j'ai dit que nous pourrions faire cela pendant la première . . .

M. Haliburton: Tout le temps.

M. Williams: J'ai dit pendant les deux premières années nous pourrions faire cela. Pendant cette période, la politique s'améliorerait parce qu'à ce point, on serait capable d'avoir une idée de ce que seront les méthodes de pêche, leurs implications sociologiques de même que tous les facteurs soulevés par M. Reid. En ce moment, je ne crois pas que personne puisse prévoir plus loin que ne l'ont été jusqu'à maintenant les études entreprises.

M. Hurst: Comme M. Williams le faisait remarquer, je crois qu'il est très difficile de prévoir ce que vous allez faire. Par exemple, si vous décidez qu'il faut un port de pêche principal dans chaque région et que vous centralisez toutes les activités à cet endroit, le coût total d'un port de ce genre, incluant la réparation des bateaux, les nouvelles écoles, les hôpitaux, les fabricants de bateaux et ainsi de suite, je crois que cela atteindrait environ 50 millions par port. Naturellement cela éliminerait tous les autres petits. Vous ne pourriez pas subvenir des petits ports aux besoins de pêche. Si vous adoptiez un programme de centralisation, vous auriez beaucoup d'argent, mais si vous refusez la centralisation dans ce cas, vous maintenez un programme plus petit, ce qui serait moins dispendieux.

M. Haliburton: A notre avis, la centralisation éliminerait aussi un grand nombre de pêcheurs, monsieur Hurst.

M. Hurst: Je crois que c'est une question de politique. Si vous choisissez l'un, dépensez beaucoup d'argent. Si vous choisissez l'autre, vous dépensez un montant d'argent différent; ce que vous choisissez c'est une question de politique fédérale, ce qui vous intéresse tous, je présume.

M. Haliburton: Monsieur le président, je me demande si M. Reid serait intéressé à apporter des commentaires sur ce qu'il vient de dire?

Le président: Monsieur Reid.

M. Haliburton: Ou ce qu'il pense être des travaux publics . . .

M. le président: M. Haliburton empiète un peu sur le temps qui lui était alloué, mais allez-y.

M. Reid: Non. Je crois que M. Hurst et M. Williams y ont répondu très très bien. Lorsque l'échange entre le ministère des Travaux publics et nous-mêmes sera finalement effectué, nous devons justifier la location des ressources prévues pour le programme au Conseil du Trésor. Je crois que les chiffres qui ont été suggérés ce

[Text]

aiming for. Whether we will have more success than Public Works or not we do not know.

Mr. Haliburton: We will try to see that you are successful.

The Chairman: Thank you, Mr. Haliburton. I now have on my list the names of Mr. Barnett, Mr. LeBlanc and Mr. McCain. Is there anyone else? Mr. Rooney, was your hand up earlier?

Mr. Haliburton: Do not forget he has already used up five minutes, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I am sure that Mr. Williams at least, with whom I have had some dealings, will realize that I am a bit inhibited by the terms of reference of this committee, which is to the Atlantic region, although actually I am very much interested because I think indirectly what we are discussing has implications that certainly apply on the Pacific Coast as well as on the Atlantic.

I would like to say for the record that I have been involved in this thing long enough to know of at least two so-called austerity programs on the part of federal governments, one of which was a Conservative administration and the other was a Liberal administration, that in my observation, and I have followed certain aspects of harbour expenditures fairly closely, the kind of items that Public Works has had the responsibility for constructing have been the easiest and simplest things to knock out of a federal budget when that kind

• 2100

of a wave was hitting it. Part of the result is the present situation, as has been mentioned because each time a level has been knocked down on one of those austerity waves it has never been restored subsequently. This in my view partly explains why we are down to what is obviously an absurdly low level when even maintenance cannot be kept up.

It seems to me, Mr. Chairman, if this Committee is going to be able to make any useful input to an improvement to the situation there are certain things we need to know. My observation, after listening to some of the Atlantic Coast members, is that they are much in the same position as I am, that each of us has some detailed knowledge of the situation in our own constituency, but not one of us has a total picture.

I would like to ask Mr. Williams, and the other witnesses, too, if it is relevant to them, whether they could provide to this Committee for the record, at least in summary form, a picture of the existing fishing harbour installations, if possible in the form of map reproductions or chart reproductions which could form part of our record, with some indication of the nature of the facilities. I know that the ones on the British Columbia Coast are not too difficult to list, they are a matter of record, although whether this applies on the Atlantic Coast as completely I do not know. Would it be possible for us to be supplied with a summary list of where these existing fishing harbours are, at least an estimate either of their current value or replacement cost, which would

[Interpretation]

soir sont ceux auxquels nous viserons. Nous ne savons pas s'ils auront plus de succès que les travaux publics.

M. Haliburton: Nous essaierons de faire en sorte que vous réussissiez.

Le président: Merci, monsieur Haliburton. J'ai maintenant sur la liste les noms de MM. Barnett, M. LeBlanc, M. McCain. Une de ces personnes est-elle ici? M. Rooney, avez-vous levé la main tout à l'heure?

M. Haliburton: Monsieur le président, n'oubliez pas qu'il a déjà parlé pas mal plus de cinq minutes.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, je suis certain qu'au moins M. Williams, avec qui j'ai eu quelques entretiens se rendra compte que je suis un peu limité par le sujet traité à ce comité, c'est-à-dire la région atlantique. Cependant, je dois dire qu'en fait, je suis très intéressé parce que je crois que les conséquences de notre discussion s'appliqueront certainement sur la côte du Pacifique tout autant qu'à la côte de l'Atlantique.

J'aimerais vous rappeler que je m'occupe de ce domaine depuis assez longtemps pour m'y connaître au moins un peu. J'ai vu la mise sur pied de deux ou trois programmes d'austérité du gouvernement fédéral, un sous le régime conservateur et un sous le régime libéral, et, selon moi—je me suis intéressé de très près aux dépenses consacrées au port de mer—les dépenses entraînées par le ministère des Travaux publics sont les premières à être éliminées par un budget présenté au gouvernement fédéral lorsqu'on essaie de couper les dé-

penses. Comme on l'a dit, la situation actuelle en résulte en partie parce qu'à chaque fois qu'on a supprimé un des niveaux de la vague d'austérité, on ne l'a jamais rétabli par la suite. C'est pourquoi, à mon avis, nous en sommes rendus à un niveau ridiculement bas, où même l'entretien est difficile.

Il me semble, monsieur le président, que si ce comité veut aider à améliorer la situation, il importe que nous sachions certaines choses. Après avoir écouté certains membres de la région atlantique, je constate qu'ils sont dans la même situation que moi: nous savons ce qui se passe dans notre comté, mais nous n'avons pas une vue globale de l'ensemble de la situation.

Je voudrais demander à M. Williams et aux autres témoins, si cette question relève d'eux, de fournir à ce comité, pour ses dossiers, au moins un résumé des installations portuaires pour la pêche déjà existantes, sous la forme d'une carte si possible, avec quelques indications quant à la nature des installations. Celles de la côte Pacifique ne sont pas difficiles à cataloguer, mais je ne sais pas si cela s'applique aussi à la côte Atlantique. J'aimerais recevoir une liste des situations géographiques de ces installations, accompagnée soit de leur valeur actuelle soit de ce qu'il en coûterait pour les remplacer, chiffre qui sera sans doute plus utile. Ainsi, si nous préparons un rapport pour le gouvernement au sujet de nos recommandations, nous aurons les outils ou l'information nécessaires à portée de la main, de même que des sug-

[Texte]

probably be the more useful figure? Then if we start to prepare a report with some of the recommendations of what in our view the government's policy should be, we have the basic tools or the basic information and the ideas that would apply either in certain areas or in a region as a whole, in order to base recommendations.

Mr. Williams: Mr. Barnett, we have an inventory which has been developed for use between... the initial information on it was taken by Public Works I think up to 1970, and it has been amended somewhat since 1970. However, I do not know whether we have had staff to do it totally, but we had this inventory although I do not know that it covers precisely what you would look at in terms of replacement value. If, Mr. Chairman, we could take that as notice, by chance Mr. Reid and I and some of our staff are having a meeting tomorrow when we will be discussing the small craft harbours program and we could take a look at that inventory to see what it is. I will present it to the Minister with your request for that inventory, and presumably Mr. Reid would wish to do the same with his new Minister.

Mr. Barnett: Yes. I want to make it clear now, because there was some reference to a total inventory of a value of \$1 billion, that we are concerned about the fishing harbour or small vessels harbour segment, not the transport facilities for coastal or deep sea shipping. That might involve some segregation of the inventory.

• 2105

Mr. Hurst: The inventory has the use of the facility defined—whether it is for fisheries, commerce or tourism.

Mr. Williams: We could take a look tomorrow at the status of that inventory, then Mr. Reid will report the request of the Committee to the Minister.

Mr. Barnett: My second request, Mr. Chairman, probably feeds into Mr. Reid's department—although it may not be in his particular segment.

I have listened to a number of announcements in the House about programs for the development of the fishing fleet on the Atlantic coast. My first-hand knowledge of it is sketchy. I did spend some time one fall in Newfoundland in the 1950's. When one considers the developments that might take place in harbour installations, or the adequacy of existing installations, I think this necessarily has to be related to the kind of fishing vessel that is going to be using these harbours. If we are going to put these two factors together, we need figures and facts on the commercial fishing fleet of the various areas in the Atlantic region. If possible, these should be related to the areas in which they base their operations. In other words, one kind of harbour might be adequate for a fishing dory, another kind might be required if there is a substantial number of large longliners or trawlers—dragners—Could the fishery service provide us with that kind of correlated information?

[Interprétation]

gestions qui s'appliqueraient soit à une partie de région, soit à une région dans son ensemble.

M. Williams: Monsieur Barnett, nous avons un inventaire établi pour nous entre... au début, c'est le ministère des Travaux publics qui s'en occupait, jusqu'en 1970, je crois, et il a été quelque peu révisé depuis. Cependant, j'ignore si nous avons eu le personnel nécessaire pour le réviser entièrement; j'ignore aussi s'il contient les renseignements que vous désirez en termes de valeur de remplacement. M. Reid, quelques membres de notre personnel et moi-même avons une réunion demain, au cours de laquelle nous étudierons le programme des installations portuaires pour petites embarcations, et si c'est possible, monsieur le président, nous pourrions examiner cet inventaire. Je le ferai parvenir au ministère accompagné de votre demande, et je pense que monsieur Reid agira de la même façon dans son nouveau ministère.

M. Barnett: Bien. Je veux préciser, parce qu'on a fait allusion à un inventaire global d'une valeur de \$1 milliard, que nous ne nous occupons présentement que des ports de pêche ou des installations pour petites embarcations, et non des installations portuaires pour le transport côtier ou au long cours. Il faudra peut-être séparer l'inventaire.

M. Hurst: L'inventaire définit les installations mentionnées, que ce soit pour les pêcheries, le commerce ou le tourisme.

M. Williams: Nous pourrions étudier le statut de cet inventaire demain et ensuite M. Reid transmettra la demande du Comité au ministre.

M. Barnett: Ma seconde demande, monsieur le président, relève probablement du ministère de M. Reid, quoique ce ne soit peut-être pas dans sa propre section.

J'ai entendu un certain nombre de déclarations à la Chambre au sujet de programmes pour le développement de la flotte de pêche sur la côte atlantique. Je connais la côte de façon très sommaire. J'y ai passé quelque temps, c'était à Terre-Neuve, à l'automne, en 1950. Lorsque l'on considère les développements que l'on pourrait apporter aux installations portuaires, ou lorsque l'on considère les installations actuelles, je crois que cela doit nécessairement être relié au genre d'embarcation qui fera usage de ces ports. Si nous voulons relier ces deux facteurs, nous avons besoin de chiffres et de renseignements sur la flotte de pêche commerciale des diverses régions de la côte atlantique. Si possible, ces chiffres et ces renseignements devraient être reliés aux régions qui servent de base pour ces opérations. En d'autres mots, il se peut qu'un genre de port soit convenable pour un youyou, mais il faudra un autre genre de port s'il y a un nombre important de palangriers ou de chalutiers. Est-ce que le service des pêcheries pourrait nous fournir ce genre de renseignements?

[Text]

Mr. Reid: That kind of information is available on individual harbours, but I think the answer is to give an example.

In the inventory to which you refer, there is only one line for each harbour facility, and this inventory runs into three volumes. If we were to ask the other elements of the fishery service for this information, I know it is not in a form that I could get in a short time. But, if you wish, I can have it made available to you at such time as Mr. Lucas can have it prepared. We do ask for this on an individual basis.

One problem is that the vessels are very mobile. The companies that own them are large; they move them from facility to facility and from area to area, and there is a danger of double counting these vessels. But I could address your question to Mr. Lucas and see what he can prepare for you.

Mr. Barnett: That is one of the questions in my mind. How mobile are the various components of the fishing fleet of the Atlantic provinces? I have some idea of how mobile the fleet is on the Pacific Coast.

The point I am trying to make is that this Committee, if it comes up with a recommendation, has to come up with something acceptable to Parliament as a whole. We need information on which we can base a useful report which might carry some weight, and bring about fruitful changes—particularly in relation to the kind of funds that the Treasury Board puts forward. I sense that this is somewhat in line with what our witnesses would not be adverse to seeing happen, in view of their interest in this particular branch of the public service. We have to have, at least, some reform or some format that we can comprehend—without, perhaps, being exact to the last boat. I would request if it is possible and if he has it, providing us, certainly not tonight but fairly quickly, with at least an outline of that kind of information.

• 2110

Mr. Reid: In global terms, for regions and the number of vessels utilizing certain ports?

Mr. Barnett: Yes, I think it would have to be based on the various regions. In other words, certainly some of the vessels that are operating off the coast of Newfoundland are not going to be fishing in the Bay of Fundy or vice versa. There may be some that are, for all I know.

Mr. Rompkey: What you mean is how many long liners are using a particular port or something like that or how many small trap boats—

Mr. Barnett: Yes, if not a certain port, at least a certain area. There has been reference made to whether we should go the way of centralization or of a large number of smaller ports.

Mr. Rompkey: If I might interject again, did you ask for it over a period of time or just what it is now, the status quo, or are you looking for an extension?

[Interpretation]

M. Reid: Ce genre de renseignements est disponible pour chaque port en particulier, mais je crois qu'il faut donner un exemple.

Dans l'inventaire que vous mentionnez, il n'y a qu'une ligne pour chaque installation portuaire, et cet inventaire compte trois volumes. Si nous demandions d'autres renseignements au service des pêcheries, je sais que nous ne l'obtiendrions pas dans un court laps de temps. Mais, si vous le voulez, je peux demander à M. Lucas de vous donner ces renseignements, une fois qu'il aura eu le temps de tout les rassembler. Nous demandons cela personnellement.

La mobilité des embarcations constitue un des problèmes. Les compagnies qui en sont propriétaires sont assez grandes; elles déplacent leurs embarcations de port en port et d'une région à l'autre, et il y a donc un danger de les compter deux fois. Mais, je peux adresser votre question à M. Lucas et voir ce qu'il peut faire pour vous.

M. Barnett: C'est une des questions qui me préoccupent. Quel est le degré de mobilité des différentes embarcations de la flotte de pêche des provinces atlantiques? J'ai une idée de la mobilité de la flotte de la côte du Pacifique.

Voici où j'essaie d'en arriver: ce Comité s'il en arrive à faire une recommandation, doit proposer quelque chose qui sera acceptée par le Parlement au complet. Nous avons besoin de renseignements qui pourront servir de base à un rapport utile qui aura un certain poids et qui pourra apporter des changements importants, surtout concernant le genre de fonds accordés par le Conseil du Trésor. Je crois que cela n'entrerait pas en contradiction avec les idées de nos témoins, en considérant leur intérêt pour cette section précise du service public. Nous devons pouvoir avoir, au moins, une idée sur laquelle nous fonder sans pour cela, obtenir le nombre exact d'embarcations. J'aimerais que, si possible, et s'il en a connaissance, qu'il nous fasse parvenir, peut-être pas ce soir mais aussi vite que possible, au moins un aperçu de ce genre de renseignement.

M. Reid: En gros, sur les régions et le nombre de navires qui se servent de certains ports?

M. Barnett: Oui, je pense qu'il faudrait fonder cette étude sur les diverses régions. Autrement dit, certains des navires qui opèrent à partir des côtes de Terre-Neuve ne partiront certainement pas pêcher dans la Baie de Fundy ou vice-versa. Certains le font peut-être, que je sache.

M. Rompkey: Vous voulez savoir combien de bateaux au long cours mouillent à tel port particulier ou combien de petites embarcations...

M. Barnett: Oui, sinon dans un port précis, du moins dans une certaine région. On s'est demandé si nous devions aller dans le sens d'une centralisation d'un grand nombre de petits ports.

M. Rompkey: Si je peux me permettre d'interrompre à nouveau, voulez-vous savoir cela pour un certain temps, pour la période en cours ou bien voulez-vous des projections pour l'avenir?

[Texte]

Mr. Barnett: I think it would be useful for us to have some picture of what it is now and also some picture of what the developing trend is.

Mr. Rompkey: We should have it over a time period to see what the trend is.

Mr. Barnett: We do have a fishing vessel construction subsidy that largely is applicable only to the Atlantic coast. That is the one operated by the Department of Fisheries. That is the one I am talking about which has been largely inoperative as far as the British Columbia coast is concerned but is, I understand, of fairly major importance and presumably has had some effect in upgrading, increasing the size of vessels and may be a factor in having rendered some of the older installations obsolete. These are the kinds of questions that have come to my mind as someone not familiar in detail with developments. This is the kind of information, at least in summary form, that I think we should have.

Mr. Nicholl: Mr. Chairman, the Department of Transport maintains a registry of vessels, as you know. I think we can get some information from the registry which might be helpful in this way. In total figures, for instance, as of the end of last year—this is fishing vessels from 15 feet up to 300 plus, we have a total of something of the order of 16,000.

Mr. Barnett: Are these figures based on ports of registry or ports of licensing?

Mr. Nicholl: They can be taken out of the registry. I do not know about area-wise, but I am sure provincially. The figures that I am quoting here, of course, are the total for Canada as of the end of last year, and strictly for fishing vessels.

Mr. Barnett: In other words, they are either licensed or registered.

Mr. Nicholl: That is correct.

Mr. Carter: Excuse me, what tonnage would that be? To what size? And what is the minimum?

Mr. Nicholl: The gross registered tonnage is up to 300 tons. The minimum is under 15 tons, the way we have it listed. There are over 12,000 under 15 tons.

Mr. Carter: Does that mean small, 35-foot fishing boats?

Mr. Nicholl: Yes, under 15 feet in length.

Mr. Haliburton: I am sorry, Mr. Nicholl. Are you saying under 15 feet or under 15 tons?

Mr. Nicholl: Under 15 feet and under 15 tons.

Mr. Barnett: Taking the vessels under 15 tons, what would be the licensed vessels rather than the registered vessels?

Mr. Haliburton: If they are registered, they have to be over 15 tons.

Mr. Nicholl: This might be a typographical error. I do agree that that does not add up.

[Interprétation]

M. Barnett: Je pense qu'il nous serait utile de connaître la situation actuelle et de savoir quelles tendances se dessinent.

M. Rompkey: Nous devons obtenir des données pour une certaine période afin de connaître les tendances.

M. Barnett: Mais, nous avons des subventions à la construction de navires qui, en gros, ne s'appliquent qu'à la côte Atlantique. C'est celle dont le ministère des Pêches est responsable. Celle dont je parle n'a pas servi à grand-chose en Colombie-Britannique, mais elle est, je pense, très importante, et a dû contribuer à l'amélioration et à l'augmentation du nombre de navires et, peut-être, à faire tomber certaines installations plus anciennes en désuétude. C'est là le genre de questions que je me suis posées, ne connaissant pas ces questions en détail. Et c'est du moins sous forme sommaire, le genre de renseignements que nous devrions obtenir.

M. Nicholl: Monsieur le président, le ministère des Transports tient un registre des navires, comme vous le savez. Je pense que nous pouvons obtenir de ce registre des renseignements qui nous seront utiles. En chiffres globaux, par exemple, à la fin de l'année dernière, pour les bateaux de pêche de 15 à 300 pieds, nous avons un total de l'ordre de 16,000.

M. Barnett: Ces chiffres sont-ils fondés sur les ports d'enregistrement ou sur ceux d'émission du permis?

M. Nicholl: On peut les obtenir du registre. Je ne sais pas pour les régions, mais j'en suis sûr au niveau provincial. Les chiffres que je cite ici s'appliquent évidemment à l'ensemble du Canada, pour la fin de l'année dernière, et strictement aux bateaux de pêche.

M. Barnett: Autrement dit, aux ports d'enregistrement ou aux ports d'émission du permis.

M. Nicholl: C'est exact.

M. Carter: Excusez-moi, mais quels seraient le tonnage, l'importance des bateaux et quel est le minimum?

M. Nicholl: Le tonnage brut enregistré va jusqu'à 300 tonnes. Le minimum est de moins de 15 tonnes, d'après notre classification. Il y a plus de 12,000 embarcations de moins de 15 tonnes.

M. Carter: C'est-à-dire des petits bateaux de pêche de 35 pieds?

M. Nicholl: Oui, de moins de 15 pieds de long.

M. Haliburton: Excusez-moi, monsieur Nicholl: mais dites-vous moins de 15 pieds ou moins de 15 tonnes?

M. Nicholl: Moins de 15 pieds et moins de 15 tonnes.

M. Barnett: Prenons les embarcations de moins de 15 tonnes. Combien aurait obtenu un permis plutôt que l'enregistrement?

M. Haliburton: Si elles sont enregistrées, elles doivent peser plus de 15 tonnes.

M. Nicholl: Il peut s'agir d'une erreur typographique. Je suis d'accord que cela ne s'additionne pas.

[Text]

Mr. McCain: Port of registry does not necessarily mean where your boat fishes, as I understand it. For instance, St. Andrews is a port of registry but they will fish out of Mace's Bay, so I think. Unless you broke it down to the home address of the boat owners it would really be of very little value in describing the value of a port.

• 2115

Mr. Rompkey: I think the information Mr. Barnett is looking for may better come from the Department of Fisheries saying how many long liners are fishing in a particular port, how many trap boats and what have you.

Mr. Barnett: I think the over-all figures that MOT can provide might be a useful supplement. I was going to ask whether in the class of fishing vessels below 15 tons you do have any figures or statistics to show how many there were by length of vessel; you mentioned those under 15 feet. Do you have the breakdown of those between 15 and 30 feet and so on, which perhaps would give us some idea of the size of vessels involved in this and the number in the smaller boat category?

Mr. Reid: Mr. Chairman, the Fisheries and Marine Service do have quite a detailed breakdown on vessels: 35 feet and below, 35 feet to 45 feet, 45 to 55 feet and so on. As I said, we can give you global figures on the number of vessels, perhaps even to the provincial breakdown. I understood you wanted it on a port-by-port basis. When I gave you my answer I was saying I could not get it in such detail because of the mobility of many of the vessels. We do have in global terms the number of vessels fishing out of a certain port, broken down not only on the size and type of vessel but on the fishery they are engaged in, whether it be long lining, seining, trawling or what have you. We can provide you with quite detailed statistics on that but not as detailed as the inventory that has been prepared on a facility basis.

The Chairman: Will these be available before May 26 or 27? It would be important to have this information available and read into the interim report of this committee. We would hope there might be further detailed information later on but what you can get for us by that date would be helpful.

Mr. Reid: I will make it available.

The Chairman: Mr. Barnett, I will give you one more minute.

Mr. Barnett: I was just going to clarify this question of how far they can go. Surely, this smaller type vessel is not operating on the basis of fishing the whole Atlantic region. We would appreciate getting this breakdown, if not by ports at least by area of fishing, whether on the West coast, the East coast or the South coast of Newfoundland or the Bay of Fundy.

Mr. Reid: That kind of information is available and I will provide it.

Mr. Barnett: Yes.

Mr. Rompkey: I think we need it by port, really.

[Interpretation]

M. McCain: Si j'ai bien compris, le port d'enregistrement n'est pas forcément celui où le bateau pêche. St. Andrews, par exemple, sera un port d'enregistrement, mais, les bateaux iront pêcher dans la Baie Mace. A moins de subdiviser cela selon l'adresse personnelle des propriétaires des bateaux, cela ne sert vraiment pas à grand-chose dans la description de la valeur d'un port.

M. Rompkey: Je pense que pour les renseignements qu'il recherche, M. Barnett ferait mieux de s'adresser au ministère des Pêcheries, qui lui dira combien de bateaux au long court, combien de bateaux de pêches au casier, etc, se trouvent dans un port en particulier.

M. Barnett: Je pense que les chiffres globaux que pourra fournir le ministère des Transports nous seront utiles. J'aimerais savoir si vous disposez de chiffres ou de statistiques sur le nombre de bateaux de pêche de moins de 15 tonnes, classés selon la longueur; vous avez parlé des moins de 15 pieds. Avez-vous les chiffres se rapportant à ceux de 15 à 30 pieds, etc, ce qui nous donnerait une idée de l'importance des navires utilisés et leur nombre, pour la catégorie des petites embarcations?

M. Reid: Monsieur le président, le service des pêches et de la marine dispose de chiffres très détaillés sur les embarcations: 35 pieds et moins, de 35 à 45 pieds, de 45 à 55 pieds et ainsi de suite. Comme je l'ai dit, nous pouvons vous donner des chiffres globaux sur le nombre de bateaux, peut-être même selon les provinces. Vous voulez ces chiffres par port. Lorsque je vous ai donné ma réponse, j'ai dit que nous ne pouvions vous fournir de chiffres aussi détaillés en raison de la mobilité d'un grand nombre de bateaux. Nous avons des chiffres globaux sur le nombre de bateaux mouillant dans tel port, selon l'importance et le type des embarcations ainsi que leur manière de pêcher, que ce soit la pêche à la palandre, le scénage, le chalutage, etc. Nous pouvons vous donner des chiffres très précis là-dessus, mais pas autant que la liste que l'on a dressée selon les installations.

Le président: Ces chiffres seront-ils disponibles avant le 26 ou 27 mai? Il serait important que nous obtenions ces renseignements pour qu'ils figurent dans le rapport provisoire du comité. Nous espérons obtenir plus tard d'autres renseignements plus détaillés, mais ce que vous pourrez nous obtenir pour cette date, nous sera utile.

M. Reid: Vous aurez vos renseignements.

Le président: Monsieur Barnett, je vous accorde encore une minute.

M. Barnett: J'aimerais obtenir des précisions sur le rayon d'action de ces embarcations. Les plus petites ne parcourent certainement pas l'ensemble de la région Atlantique. J'aimerais obtenir des chiffres là-dessus, sinon par port, du moins par région de pêche, que ce soit sur la côte ouest, la côte est, le sud de Terre-Neuve ou la Baie de Fundy.

M. Reid: Ces renseignements sont disponibles et je vais vous les procurer.

M. Barnett: Merci.

M. Rompkey: Je pense qu'il nous les faudrait par port?

[Texte]

Mr. Barnett: I would like to have it by port.

Mr. Reid: That is not available, at least not within quite a period of time.

The Chairman: Mr. LeBlanc.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): Mr. Chairman, I may defer to Mr. Rooney who is a regular member of the committee; I could take his slot although I only have a couple of questions, not very many.

The Chairman: Is that agreeable to all of us? Mr. Rooney, then.

Mr. Rooney: Mr. Chairman, I am only fishing for a little information here. This is going to be a legal question and I will accept an answer from any member of the committee.

Many wharves in my riding have deteriorated to the point where they are really unsafe for fishermen to operate from. In the event that a fisherman may break a leg in a hole in the wharf and cause him to lose the rest of the season's fishing, is there any compensation in the form of insurance?

Mr. Williams: From my knowledge in Public Works I would say there is no fixed compensation and no insurance for this.

Mr. Rooney: I notice that there are no signs saying that people using this facility do so at their own risk. It might be an idea.

Mr. Hurst: Usually we put the signs up and somehow they disappear overnight.

An hon. Member: It occurred in my riding in the last few days; the wharf was unsafe.

An hon. Member: Thank you.

• 2120

The Chairman: Did it say Government of Canada?

Mr. Rooney: Mr. Carter asked for a breakdown, I think for the last five years, is that correct?

Mr. Carter: Right.

Mr. Rooney: I believe you asked for a breakdown over the past five years on small craft harbour expenditures in the Atlantic Region, is that correct?

Mr. Carter: Yes.

Mr. Rooney: I would like to ask if this could be broken down a little further into fishing, small craft—specifically fishing expenditures by ridings, in the Atlantic provinces?

Mr. Williams: Mr. Carter, I did not realize you were asking for a breakdown of the small craft harbours, I thought you were speaking about...

Mr. Carter: No, I meant, Mr. Chairman, marine facilities in general.

[Interprétation]

M. Barnett: J'aimerais les avoir par port.

M. Reid: Nous n'avons pas ces chiffres, du moins pour un certain temps.

Le président: Monsieur LeBlanc.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Monsieur le président, j'aimerais laisser la parole à M. Rooney, qui est membre à part entière du Comité; je pourrais prendre son temps de parole, bien que je n'aie que quelques petites questions.

Le président: Tout le monde est-il d'accord? Monsieur Rooney.

M. Rooney: Monsieur le président, je ne désire obtenir que quelques petits renseignements. Ma question est d'ordre juridique et j'accepterais une réponse de n'importe quel membre du Comité.

Beaucoup de ports de ma circonscription sont détériorés à tel point que les pêcheurs ne peuvent plus y mouiller en sécurité. Au cas où un pêcheur se casserait une jambe sur le quai, ce qui lui ferait perdre le reste de la saison de pêche, recevrait-il un dédommagement par les assurances?

M. Williams: D'après ce que je connais des travaux publics, je dirais qu'il n'y a aucun dédommagement fixe ni aucune assurance prévue à cet égard.

M. Rooney: J'ai remarqué qu'il n'y a aucun panneau indiquant que l'on peut se servir de ces installations à ses propres risques. Ce sera peut-être une idée.

M. Hurst: Lorsque nous mettons les panneaux, ils disparaissent d'habitude dans les 24 heures.

Une voix: Cela est arrivé dans ma circonscription il y a quelques jours; le quai était dangereux.

Une voix: Je vous remercie.

Le président: Pouvait-on y lire gouvernement du Canada?

M. Rooney: M. Carter a demandé des chiffres pour les cinq dernières années, je pense.

M. Carter: C'est exact.

M. Rooney: Vous avez demandé des chiffres sur les dépenses effectuées au cours des cinq dernières années dans la région de l'Atlantique pour les ports pour petites embarcations, n'est-ce pas?

M. Carter: C'est cela.

M. Rooney: Ces chiffres pourraient-ils être subdivisés en pêche, petites embarcations, en particulier les crédits affectés à la pêche par circonscription, dans les provinces atlantiques?

M. Williams: Monsieur Carter, je n'ai pas compris que vous demandiez des chiffres sur les ports pour petites embarcations, je pensais que vous parliez...

M. Carter: Non, monsieur le président, je voulais parler des installations portuaires en général.

[Text]

Mr. Williams: In general.

Mr. Carter: Yes.

Mr. Williams: If you were speaking of marine facilities in general for the past five years, we can get that from the public accounts and the estimates and provide it to the Committee. As soon as you break it down into small craft harbours, then there is a real subdivision to be made on the distinction drawn between the two classes of harbours, between the Ministry of Transport and the Department of Fisheries. It would be very difficult to do that in the time-frame you have given for five years; it would be very difficult to do.

Mr. Rooney: Could we cut off a couple of years, would that make it any easier?

Mr. McCain: Excuse me, are you talking about constituencies?

Mr. Rooney: Constituencies, right.

Mr. McCain: Yes, constituency expenditures.

Mr. Williams: If I can get it straight, Mr. Carter was asking for what has been spent on marine programs by the Department of Public Works for the past five years, that we can provide without difficulty.

Mr. Rooney: you would like it for small craft harbours, each year for five years?

Mr. Rooney: Specifically fishing harbours, not single-purpose harbours.

Mr. Williams: Oh, fishing harbours for the past five years.

Mr. Rooney: There is a little more to it, etc.

Mr. Williams: I do not know whether we can do that.

Mr. Rooney: Is it possible to have this broken down still further into maintenance expenditures, and expenditures for new facilities?

Mr. Williams: I may say that for new facilities, we would make the distinction of what we would class as capital. It might be total replacement of an existing facility or an addition to an existing facility. Would that be satisfactory for your purpose?

Mr. Rooney: Yes. Mr. Chairman, is it possible to get the ratio between the number of requests for this same type of harbour development, and the number of approvals?

Mr. Williams: I doubt that is possible?

Mr. Rooney: Even for one year?

Mr. Williams: I think probably it would mean setting clerical people to work to go through all of the incoming letters, and comparing—it is possible to do, but it would be a tremendous amount of work. It would cost both time and money to do it.

[Interpretation]

M. Williams: En général?

M. Carter: Oui.

M. Williams: Si vous voulez parler des installations portuaires en général, pour les cinq dernières années, nous pouvons obtenir ces chiffres des comptes publics et des prévisions et les envoyer au Comité. Si l'on subdivise cela en ports pour petites embarcations, on fait alors une distinction entre deux classes de ports, qui relèvent soit du ministère des Transports, soit de celui des Pêcheries. Ce serait très difficile à prouver pour la période de cinq ans que vous avez fixée, très difficile.

M. Rooney: On pourrait peut-être enlever quelques années pour faciliter les choses.

M. McCain: Excusez-moi, mais parlez-vous des circonscriptions?

M. Rooney: De circonscriptions, oui.

M. McCain: Oui, de dépenses par circonscription.

M. Williams: Pour être exact, M. Carter demandait combien le ministère des Travaux publics avait affecté aux programmes portuaires au cours des cinq dernières années, ce qui peut se trouver sans difficulté.

Monsieur Rooney, désirez-vous obtenir les chiffres concernant les ports pour petites embarcations pour cinq ans, chaque année?

M. Rooney: Les ports de pêche en particulier, et non les ports ayant une seule activité.

M. Williams: Ah! bon, les ports de pêche, pour les cinq dernières années.

M. Rooney: C'est un petit peu plus précis.

M. Williams: Je ne suis pas sûr que cela puisse se faire.

M. Rooney: Pourrait-on également subdiviser cela en dépenses d'entretien et dépenses pour nouvelles installations?

M. Williams: Je dirais que pour les nouvelles installations, nous pouvons distinguer ce que nous classons comme dépenses d'immobilisation. Il pourra s'agir du remplacement complet d'installations anciennes ou de choses ajoutées à des installations existantes. Cela serait-il assez détaillé pour vous?

M. Rooney: Oui. Monsieur le président, est-il possible d'obtenir le rapport entre le nombre de demandes déposées pour ce genre de travaux portuaires et le nombre de celles qui sont acceptées?

M. Williams: J'en douterais.

M. Rooney: Même pour une année?

M. Williams: Cela reviendrait à demander à nos employés de dépouiller toutes les lettres que nous recevons, et de comparer. Cela est possible, mais cela demande un travail considérable. Cela prendrait également beaucoup de temps et d'argent.

[Texte]

Mr. Rooney: I was thinking that you may be able to use personnel that you use for doing studies. Surely this information would be necessary and of some benefit to your department in some other study?

Mr. Hurst: The difficulty is that each request received is put on a separate file. This would mean going through all our files, and in some cases we would, for example, have a request for the same thing, maybe in a sequence of three years, and the number of requests approved, in the final analysis, is a pretty small proportion. I do not know just how precise a figure you want.

• 2125

Mr. Rompkey: Excuse me, could I just interject there for clarification? Are we asking for all the requests that come in or those requests which have been approved but not funded? Is that what you mean?

Mr. Rooney: That was the next question.

Mr. Rompkey: That was the next question. You want the total requests.

Mr. Barnett: I could think of some requests I have been making every year for the last 10 or 15 years.

Mr. Rooney: I am concerned about these requests, Mr. Chairman, because I understand that on the West Coast there is what might be called a maintenance cruiser which visits various small harbours to do assessments. We do not have that. I understand that in Newfoundland, the Atlantic area the department just operates having been requested.

Mr. Hurst: The cruiser you are talking about is the *Essington* and it is a work boat which goes into places that you cannot get at by road or any other way.

Mr. Rooney: I see. Maybe I can find out the total amount approved for the Atlantic area pending the availability of funds once again for single purpose harbours.

Mr. Williams: I take it, Mr. Rooney, you have all these questions written down.

Mr. Haliburton: The record will show it.

Mr. Williams: The Committee record will not be out that quickly.

Mr. Rooney: I would certainly be willing to write the questions.

Mr. Williams: It would be better for me.

The Chairman: We will have an unedited copy tomorrow.

Mr. Williams: Very good.

Mr. Rooney: In terms of policy, has a Member of Parliament ever been invited to attend even one of these policy seminars you mentioned earlier, Mr. Williams?

[Interprétation]

M. Rooney: Je pensais que vous pourriez y employer le personnel qui réalise des études. J'imagine que ces renseignements sont nécessaires et servent à votre ministère pour d'autres études.

M. Hurst: Le problème, c'est que nous classons dans un dossier distinct chaque demande que nous recevons. Il faudrait donc que nous parcourrions tous nos dossiers, et dans certains cas, par exemple, que nous trouvions la demande d'une même chose pour trois ans de suite peut-être, et le nombre de demandes approuvées en dernier lieu en représentent une très petite partie. Je ne sais pas quelle précision vous recherchez exactement.

M. Rompkey: Excusez-moi, mais j'aimerais obtenir des éclaircissements. Cherchons-nous à connaître toutes les demandes reçues ou celles qui sont approuvées mais auxquelles il n'est pas donné suite? Est-ce que vous voulez dire?

M. Rooney: C'était ma question suivante.

M. Rompkey: Ah, bon. Vous voulez le nombre total de demandes.

M. Barnett: Je pourrais vous citer des demandes que j'ai faites tous les ans pour les 10 ou 15 dernières années.

M. Rooney: Je m'intéresse à ces demandes, monsieur le président, parce qu'il y a sur la côte ouest un bateau chargé de l'entretien, qui visite divers petits ports pour en faire une évaluation. Nous n'avons pas cela. Je pense qu'à Terre-Neuve et dans la région de l'Atlantique, le ministère n'agit que sur demande.

M. Hurst: Le bateau dont vous parlez est le *Essington* et c'est un bateau de travail qui se rend à des endroits que l'on ne peut atteindre par la route ou par un autre moyen.

M. Rooney: Je vois. Je pourrais peut-être obtenir le montant total approuvé pour la région de l'Atlantique en attendant, encore une fois, que soient débloqués des crédits affectés aux ports à une seule utilisation.

M. Williams: Je présume, monsieur Rooney, que l'on a pris note de toutes ces questions.

M. Haliburton: Elles apparaîtront au procès-verbal

M. Williams: Le procès-verbal du Comité ne sortira pas si vite.

M. Rooney: Je suis disposé à prendre ces questions par écrit.

M. Williams: Ce serait mieux pour moi.

Le président: Nous allons en obtenir demain un exemplaire non révisé.

M. Williams: Très bien.

M. Rooney: Pour ce qui est de la politique, un député a-t-il jamais été invité à assister ne serait-ce qu'à une seule des réunions sur la politique dont vous avez parlé plus tôt, monsieur Williams?

[Text]

Mr. Williams: No, I am not clear on the policy seminars that you are speaking of, Mr. Rooney. Perhaps it was a question to Mr. Reid, on fishing policy, the consultation.

Mr. Reid: I referred to a number of government-industry seminars which have been sponsored by the Fisheries and Marine Service, Department of Environment. We invited commercial fishermen and members of the secondary manufacturing industry in fisheries to meet with those officials of government both in fisheries and from other departments involved on fishery policy, to discuss Canada's position in fisheries today. There were no Members of Parliament present at any of these seminars, the reason being that there are other forms available for Members of Parliament to express their views concerning policy on fisheries, such as this Committee, but there are none available for the commercial fishermen or the representative group in industry to do the same thing.

Mr. McCain: Excuse me, are you referring to committees or to general seminars with general invitations extended?

Mr. Rooney: I am referring to any seminars, any meetings where policy decisions were made with respect to fishery.

Mr. Reid: Policy decisions were not made at these seminars. They were really seminars for an exchange of current information and knowledge and ideas related to the development of fisheries. There were no policies developed, they were means of providing information to those who would make the policy, so that they had up-to-date information from the fisheries people.

Mr. Rooney: In cases of small expenditures say, in the area of \$50,000, how long does it usually take for a decision to be made on such a project?

Mr. Williams: It depends entirely on the circumstances. In some instances the request is in and permission is given the same day. In other cases the consultation involves collecting information, making an assessment of the information and that may take considerable time.

• 2130

Mr. Rooney: Even if the expenditure is the result of a storm which could put the fisherman completely out of business for almost a season if it was not attended to?

Mr. Williams: There are situations when we have storm damage where the regional authority permits them to proceed with the repairs immediately.

Mr. Rooney: They could do that at an expenditure of up to, say, \$50,000?

Mr. Williams: That is correct.

Mr. Rooney: Could you tell me what amount the local office would be authorized to spend in such circumstances? Is there a limit?

[Interpretation]

M. Williams: Non, je ne vois pas bien ce que sont ces réunions sur la politique dont vous parlez, monsieur Rooney. Il s'agissait peut-être d'une question adressée à M. Reid sur la politique de la pêche, la consultation.

M. Reid: J'ai parlé d'un certain nombre de réunions organisées par les Services des pêches et de la marine du ministère de l'Environnement entre le gouvernement et l'industrie. Nous avons invité des pêcheurs professionnels et des membres de l'industrie secondaire de transformation des produits de la pêche à rencontrer des représentants du gouvernement travaillant dans le ministère des Pêches et les autres ministères responsables de la politique de la pêche pour discuter de la position actuelle du Canada par rapport aux pêcheries. Aucun député n'a participé à ces réunions, parce que ceux-ci disposent d'autres moyens d'exprimer leur opinion sur la politique de la pêche, comme ce Comité, ce qui n'est pas le cas pour ces pêcheurs professionnels ou les représentants de l'industrie.

M. McCain: Excusez-moi, mais parlez-vous de comités ou de réunions générales auxquels tout le monde est invité?

M. Rooney: Je veux parler de toutes réunions ou des décisions de politiques qui sont prises sur la pêche.

M. Reid: On n'a pris aucune décision de politiques lors de ces réunions. Elles avaient en fait pour objet l'échange de renseignements courants, de données et d'idées sur le développement des opérations de pêche. Aucune politique n'a été mise au point; il s'agissait de fournir des renseignements à ceux qui définiraient la politique, afin qu'ils disposent de renseignements de première main donnés par les pêcheurs.

M. Rooney: Dans le cas de sommes peu importantes, aux alentours de \$50,000, combien de temps cela prend-il habituellement avant qu'une décision soit prise à propos d'un tel projet?

M. Williams: Cela ne dépend que des circonstances. Dans certains cas, l'autorisation est accordée le jour même où la demande est reçue. Dans d'autres cas, il faut obtenir des renseignements et les évaluer, ce qui peut prendre beaucoup de temps.

M. Rooney: Même si la dépense est due à un ouragan qui pourrait entraîner les pêcheurs à la faillite pour presque toute une saison?

M. Williams: Dans certains cas, lorsqu'il y a des dommages, les autorités régionales permettent d'entreprendre la réparation immédiatement.

M. Rooney: Ils pourraient se permettre des dépenses, disons, jusqu'à \$50,000?

M. Williams: C'est exact.

M. Rooney: Pourriez-vous me dire quelle somme d'argent ces bureaux régionaux pourraient dépenser dans de telles circonstances? Y a-t-il une limite?

[Texte]

Mr. Williams: Yes, \$50,000 is what they can initiate. However there are policy instructions that go with this. They do not make those expenditures on a facility on which there is any doubt of the necessity or if there has been any discussion on a change being made in the kind of facility. In that case it would take more study.

Mr. Rompkey: Excuse me, may I ask a question? Is this within the budget they are given? There is no extra money for...

Mr. Williams: It is within the budget. And it can happen that because of the \$50,000 that is spent there, some other item which was going to be done that year does not get done. One of the approved projects would not get off the ground that year.

Mr. Rooney: So there is no such thing as an emergency fund?

Mr. Williams: Well, we go for supplementary estimates as a result of storms.

Mr. Rooney: Which takes?

Mr. Williams: It sometimes takes considerable time.

Mr. Barnett: Is there not a certain amount of contingency funds for that purpose ever year?

Mr. Williams: There is what we call an O and M budget, an Operating and Maintenance Budget, and the regions are authorized to make their expenditures out of that. They make a plan for spending that budget for the whole year when they get the amount of money. They have always asked for more than we have available to give them and when they know what they are going to get they decide their priorities and set up the plan. If there is a storm situation which destroys something on which they did not intend to spend \$50,000 or \$25,000 or whatever the amount is, and there is no question in their minds or in the Fisheries Department that that facility is needed and requires repairing, then the work will be done immediately. But then they will have to re-examine their whole budget to see where they can pick it up from.

The Chairman: Mr. Rooney.

Mr. Rooney: This is my last question and it is directed at all four gentlemen.

Do you know of any studies on small craft inshore fishery that would assist this Committee in compiling its report on May 30?

Mr. Hurst: It would be either DREE or Fisheries, it would not be us. Public Works or Regional Economic Expansion might have had some studies done on a regional basis.

Mr. Reid: Mr. Chairman, there would be some studies done on a regional basis by DREE under some of their ARDA programs, if that would be what Mr. Rooney is looking for, specifically ARDA 3 from Newfoundland.

Mr. Rooney: Would they be current?

[Interprétation]

M. Williams: Oui, ils ont droit jusqu'à \$50,000. Cependant, il y a une certaine politique à suivre. Aucune dépense n'est faite si elle n'est pas nécessaire, ou s'il y a eu toute discussion à propos d'un changement fait dans ce genre d'accommodation. Dans ce cas, on ferait des études plus poussées.

M. Rompkey: Excusez-moi, puis-je poser une question? Ceci est-il compris dans le budget qu'ils ont présenté? Il n'y a aucune autre somme accordée pour...

M. Williams: Ceci est compris dans le budget. Il se peut qu'à cause de cette dépense de \$50,000, d'autres projets qui avaient été prévus pour cette année-là, soient reportés. Un de ces projets qui avait été accepté ne serait pas exécuté alors.

M. Rooney: Alors, il n'existe aucun fonds pour ces cas urgents?

M. Williams: Bien, dans le cas d'ouragans éventuels, nous faisons des évaluations supplémentaires.

M. Rooney: En combien de temps?

M. Williams: Quelquefois cela prend beaucoup de temps.

M. Barnett: N'y a-t-il pas certains fonds prévus à cet effet chaque année?

M. Williams: Il existe ce que nous appelons un budget BOE, c'est-à-dire un budget d'opération et d'entretien et on autorise les régions touchées à tirer la somme nécessaire de ce budget. Lorsqu'ils obtiennent la somme en question, ils l'échelonnent sur une période de douze mois. Ils demandent toujours plus que ce que nous sommes en position de leur donner lorsqu'ils connaissent le montant qu'ils recevront, ils l'investissent dans des projets de leur choix puis établissent leurs plans. Si un cataclysme survient et détruit un service où ils n'avaient pas l'intention d'investir \$50,000 ou \$25,000, ou quelque soit le montant, et que ces personnes ou le ministère des Pêches jugent que ce service exige des réparations, alors, le travail sera fait immédiatement. Mais il faudra qu'ils revisent le budget au complet afin de savoir où prendre l'argent.

Le président: Monsieur Rooney.

M. Rooney: Voici ma dernière question, et elle s'adresse à ces quatre messieurs.

Connaissez-vous des études sur la pêche côtière en petites embarcations, ce qui aiderait ce Comité à compléter son rapport du 30 mai?

M. Hurst: Cela concernerait plutôt le ministère des Pêches ou de l'Expansion, cela ne nous concerne pas. Le département des Travaux publics ou l'Expansion régionale économique peut avoir fait certaines études sur une base régionale.

M. Reid: Monsieur le président, il y aurait eu des études faites sur une base régionale par la DREE et d'autres faites par l'ARDA, si c'est ce que M. Rooney recherche, spécialement ARDA, trois de Terre-Neuve.

M. Rooney: Est-ce qu'elles sont courantes?

[Text]

Mr. Reid: I would have to find out whether they would be available to this Committee. I am not quite sure of the state of this study. But you would have to nail it down to one region. There would not be one for the whole system.

Mr. Rooney: I see.

The Chairman: Thank you, Mr. Rooney.

There are two people left on my list, Mr. McCain and Mr. LeBlanc, in that order. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, it seems to me that we have got some very valuable and pertinent information. If I am not mistaken, we have learned that there are 25 real dollars being spent today as compared with 20 years ago. We find that we are \$10 to \$20 million per annum short for maintenance and replacement. In other words

• 2135

we are getting a third more or less, and usually less, of the requirements of the Department of Public Works to keep our Atlantic ports for our fishermen up to date, and I think this speaks for the complaints perhaps as loudly as they can speak for themselves. I think these are points which we cannot underemphasize as we make our report to the House in respect to the condition of the Atlantic coast ports for fishermen.

I would like to ask a question of Mr. Reid in respect to this centralization bit. He indicated to the Committee a few minutes ago that the department policy had been that the people in the Shippegan area, if I understood him correctly, Caraquet and had been advised that the port facilities for fishermen were to be centralized in Shippegan and down the Caraquet coast to some extent. Is this correct?

Mr. Reid: I was giving an example of a study which had been conducted in a particular area where there were four or five fishing communities and where we were making an attempt to centralize the expenditures and to encourage the centralization of landings for future development in one particular area. This was done at Shippegan, and a series of meetings were conducted, not only with representatives from the provincial government and the municipalities in Shippegan and Caraquet and Lamèque at the federal government level but with other government departments that were involved in it. So, the answer to your question is yes.

Mr. McCain: And you have advised that group of people that henceforth your expenditures will be in the Shippegan area to centralize.

Mr. Reid: There are five groups involved in it, and from time to time we have informed each of them separately that there would not be expenditures in their particular locations, but that in the meantime we were going to concentrate on Shippegan and evaluate that situation as time progressed, and then perhaps re-evaluate their particular situation. As there were limited funds available for this program we would concentrate at Shippegan and evaluate the situation as it progressed at Shippegan.

[Interpretation]

M. Reid: Il faudrait que je sache si elles sont disponibles pour ce Comité. Je ne suis pas tellement au courant du stade de cette étude. Mais il faudrait que vous vous restreigniez à une seule région. Il n'y en aurait pas une pour un système au complet.

M. Rooney: Je vois.

Le président: Merci, monsieur Rooney.

Il me reste deux personnes sur ma liste, M. McCain et M. LeBlanc dans l'ordre. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, il me semble que nous avons obtenu certaines informations assez valables et assez pertinentes. Si je ne m'abuse, nous avons appris qu'on a dépensé \$25 aujourd'hui, comparativement à \$20 il y a des années. Nous avons aussi appris qu'il nous manque de 10 à 20 millions par année pour l'entretien

et le remplacement. En d'autres mots, nous n'aurons que le tiers environ, et probablement moins, des exigences du ministère des Travaux publics pour que nos ports de l'Atlantique et nos pêcheurs puissent être des concurrents valables. Et je pense que ces réclamations parlent d'elles-mêmes. Nous ne pourrions oublier ces points dans le rapport que nous fournirons à la Chambre, sauf la condition des ports de la côte atlantique et de la répercussion sur les pêcheurs.

J'aimerais poser une question à M. Reid au sujet de la centralisation. Il a expliqué au comité il y a quelques instants, que la politique du ministère était que les gens de la région de Shippegan et de Caraquet, si j'ai bien compris, ont été avertis qu'on centraliserait les installations portuaires à Shippegan et le long de la côte de Caraquet. Est-ce exact?

M. Reid: J'ai donné comme exemple une étude faite dans une région déterminée où il y avait 4 ou 5 communautés de pêche et où nous avons essayé de centraliser les subventions et encourager la centralisation des sorties de l'eau dans une région donnée. On a fait ceci à Shippegan, où on a eu plusieurs assemblées non seulement avec des représentants des gouvernements provinciaux et municipaux de Shippegan, Caraquet et Lamèque, au niveau du gouvernement fédéral, mais aussi avec d'autres ministères gouvernementaux impliqués. Donc, la réponse à votre question est oui.

M. McCain: Et vous avez avisé ces gens que dorénavant, vos subventions seront centralisées dans la région de Shippegan.

M. Reid: Cinq groupes de personnes étaient impliqués et nous les avons tous informés chacun leur tour que nous ne concentrerions pas nos fonds dans leur région propre, mais que nous les concentrerions à Shippegan et évaluerons la situation au fur et à mesure, pour éventuellement peut-être réévaluer leur situation particulière. Comme nous ne disposions que de faibles fonds pour ce programme, nous avons décidé qu'il était préférable de tout concentrer à Shippegan et d'étudier la situation au fur et à mesure qu'elle progressera.

[Texte]

Mr. McCain: Is this one of the programs which are provincially-federally shared? Is it FRED, AIDA, DREE or any other program which provincial funds will be required for?

Mr. Reid: The Department of Regional Economic Expansion was involved in the committee studies which eventually resulted in the concentration at Shippegan.

Mr. McCain: Will provincial funds be required for this development?

Mr. Reid: I was only involved in the harbour study at Shippegan. I clearly could not say whether or not provincial funds would be included in the harbour development at Shippegan, but for the ARDA program for the general northeast New Brunswick area there would be provincial funds involved in it.

Mr. McCain: Then are ARDA funds being spent in this port?

Mr. Reid: I could not say for sure, but I understand there are funds available from Regional Economic Expansion for assistance with the water supply, the sewage supply and a general clean-up of the pollution problem in the harbour at Shippegan, so in that sense there would be DREE funds.

Mr. McCain: DREE funds, but not provincial funds in the harbour facility?

Mr. Reid: I could perhaps ask Mr. Hurst if he is aware of any provincial funds in the harbour facility.

Mr. Hurst: I think you could say that there were no provincial funds allocated to harbour facilities. I might expand a bit on what Mr. Reid said. The fact that no more money is indicated for expansion does not mean that the facilities that are in these other places will not be maintained. They will be maintained, and this involves an annual expenditure as well in dredging because there is a dredging problem in all these particular harbours in that area of New Brunswick.

Mr. McCain: I understand that you have a plan for centralization at Ingalls Head on Campobello, is that correct, or that you have started to incorporate a plan of centralization on Campobello, Grand Manan, or anywhere?

Mr. Hurst: I would not say there was a plan for centralization. There is a priority list which is dependent on the amount of money available, and this goes to the harbours that have the higher priority. I cannot recall off the top of my head exactly which ones had the priorities, but there is no thought that there will only be one harbour in that particular location.

Mr. McCain: Would you say that again, please?

Mr. Hurst: As far as I am aware there is no thought there should only be one harbour in that particular locality.

[Interprétation]

M. McCain: Est-ce un programme pour lequel on a demandé le concours des gouvernements provinciaux et fédéraux? S'agit-il de FRED, AIDA, ou DREE, ou de tout autre programme pour lequel on a demandé des fonds provinciaux?

M. Reid: Le ministère de l'Expansion économique régionale était impliqué dans ces études du comité où on a décidé finalement de tout concentrer à Shippegan.

M. McCain: Aurait-on besoin de fonds provinciaux pour cette mise en œuvre?

M. Reid: Je ne suis au courant que de l'étude portuaire de Shippegan. Je ne pourrais donc dire si le développement portuaire de Shippegan nécessitera des subventions provinciales, mais en ce qui concerne le programme ARDA, pour le nord-est du Nouveau-Brunswick, le gouvernement provincial y participera.

M. McCain: L'ARDA a-t-il donné des fonds à ce port?

M. Reid: Je ne suis pas certain, mais je crois que le ministère de l'Expansion économique régionale a donné quelque chose en rapport avec l'approvisionnement d'eau, le système d'égout, le problème de la pollution au port de Shippegan. Alors, il s'agirait vraisemblablement de fonds de DREE.

M. McCain: Des fonds du MEER, mais non pas des fonds provinciaux?

M. Reid: Je pourrais peut-être demander à M. Hurst s'il est au courant de quelques subventions provinciales pour les installations portuaires.

M. Hurst: Non, il n'y a pas eu de subventions provinciales pour les installations portuaires. J'ajouterais à ce que M. Reid a dit, que même si on n'a pas voté d'autres fonds, cela ne signifie pas que les installations en ces endroits ne seront pas maintenues. Elles seront maintenues même si cela implique un coût annuel, autant que le dragage, parce qu'il existe un problème de dragage de cette région du Nouveau-Brunswick.

M. McCain: J'ai entendu dire que vous aviez l'intention de centraliser Ingalls Head à Campobello, est-ce exact? Ou que vous aviez commencé un projet de centralisation à Campobello, Grand Manan ou ailleurs?

M. Hurst: Je ne dirais pas que c'était un projet de centralisation. Il y a une liste par ordre d'importance qui dépend du montant disponible, et selon laquelle on donne aux ports qui en ont le plus besoin. Je ne me souviens pas exactement quel était le port qui en avait le plus besoin, mais il n'y en a sûrement pas plus d'un port dans cette région particulière qui aura une subvention.

M. McCain: Pourriez-vous répéter ceci s'il vous plaît?

M. Hurst: Si je me souviens bien il n'y a pas qu'un seul port dans cette région particulière.

[Text]

• 2140

Mr. McCain: But you have established priorities?

Mr. Hurst: Yes, there are priorities, because there is not enough money to take care of all the requests that have been received from the area.

Mr. McCain: How do you determine whether or not there is a requirement in a given harbour? I understand you have an interdepartmental committee which sits down and considers the applications.

Mr. Hurst: That is right.

Mr. McCain: What contribution does each department make in respect of this committee?

Mr. Hurst: It is known as the Treasury Board Advisory Committee on Marine Works. Once a project looks as though it is a reasonable one, the engineering details and the supporting data that we have is sent to the Department of the Environment, to the Department of Regional Economic Expansion and to the Ministry of Transport; and we ask that the project be reviewed in the light of their information and their requirements.

At a meeting, these items are all dealt with on an agenda and each project is discussed in detail. On the basis of that discussion, a conclusion is arrived at as to whether a project has a high or a low priority, or whether it is one that is not justified at all. This is how the whole operation works.

The input of the Department of Regional Economic Expansion is usually based on their assessment of the total area. In other words, if they figure that there is a new fishing plant which is going to come into operation there, and they have provided a grant of a substantial amount of money for the establishment or renovation of a fish plant, then this is a fair indication that that project is a good one.

In their assessment, hopefully, they would have considered the other departments' requirements, such as wharves, water supply—DREE also provides the water supply—and other harbour facilities. Based on their assessment, based on the assessment of the economists of the Department of Fisheries, and based on the engineering costs that have been developed by our people, we have a fair idea as to whether or not it is a justifiable project or not.

If it is a matter, say, of a million-dollar project and you have, say, 10 fishermen who have an annual income of \$3,000 or \$4,000 each, you cannot really justify a million-dollar investment. Not being an economist myself, I cannot get down to a fine distinction as to where you draw the line in terms of cost and benefits; but this is the general sort of discussion that goes on.

I do not know whether that clarifies the picture for you or not.

Mr. McCain: Yes, I can see the impact of DREE.

The term "fish values landed" has been mentioned here this evening. Where does that come into the consideration?

[Interpretation]

M. McCain: Mais avez-vous établi des priorités?

M. Hurst: Oui. Il y a des priorités, car il n'y a pas assez d'argent pour répondre à toutes les demandes qui ont été reçues dans ce domaine.

M. McCain: Comment déterminez-vous, si oui ou non, il y a un besoin dans tel port? Je crois comprendre qu'il y a un comité interministériel qui étudie les demandes.

M. Hurst: C'est juste.

M. McCain: Quelle est la contribution de chaque ministère, en rapport avec ce comité?

M. Hurst: On le connaît sous le nom de comité consultatif du Conseil du Trésor sur les travaux portuaires. Lorsqu'un projet semble raisonnable, premièrement on envoie les détails techniques et les données qui s'y rattachent, au ministère de l'Environnement, au ministère de l'Expansion économique régionale, et au ministère des Transports; et nous demandons à ce que le projet soit revisé, à la lumière des renseignements qu'il possède, et c'est selon leurs exigences.

Lors d'une séance, ces articles sont tous mis à l'ordre du jour, et chaque projet est discuté en détail. A partir de ces discussions, on en arrive à une conclusion, à savoir si un projet est prioritaire ou non, ou à savoir si le projet est tout simplement justifiable: c'est ainsi que le tout fonctionne.

L'apport du ministère de l'Expansion économique régionale est habituellement fondé sur leur évaluation de régions globales. En d'autres mots, s'ils croient qu'une nouvelle usine de traitement du poisson entrera bientôt en opération, là-bas, et qu'ils ont accordé une subvention substantielle pour son établissement, ou pour la rénovation d'une autre usine, alors c'est une bonne indication que le projet est bon.

Dans leur évaluation, nous espérons qu'ils auront tenu compte des exigences des autres ministères, tels que les quais, l'approvisionnement en eau, etc. Le ministère de l'Expansion économique régionale voit aussi à l'approvisionnement en eau et aux autres installations portuaires. En se basant sur leurs évaluations, sur celles des économistes du ministère des Pêcheries, et sur les études des coûts techniques faites ici, nous avons une idée assez juste de la valeur du projet.

S'il s'agit, disons, d'un projet d'un million de dollars, et que vous avez, disons, dix pêcheurs, qui ont un revenu annuel de, disons, 3 ou 4 mille dollars chacun, on ne peut justifier un investissement d'un million. N'étant pas économiste, je ne peux vous donner la distinction exacte en termes de coûts et de bénéfices; mais c'est le genre de discussion que l'on entend.

Je ne sais si cela vous a rendu la situation un peu plus claire.

M. McCain: Oui, je peux voir le rôle joué par le ministère de l'Expansion économique régionale.

Le terme «valeur des débarquements» a été mentionné, ici, ce soir. Quand cela entre-t-il en ligne de compte?

[Texte]

Mr. Hurst: Fish values landed, yes; but also assessment of the resource has been made. In other words, if there is no possibility of an increased fish landing from that particular area of the Atlantic—and, in many cases this has been assessed by the Department of Fisheries biologists—then there is not any point in increasing the facilities in that particular area.

Mr. McCain: But the value landed is the value landed at the port concerned, as I understand it.

Mr. Hurst: Not necessarily; because, you see, some of these ports are residence harbours where the fellows who have the boats come but do not land the fish there; they land them somewhere else. So you have to know—and this is information that we get locally, from the local people—where the fellows that are fishing from that harbour land their fish.

Mr. Rompkey: Yes, but they would still have to berth their boats within the harbour...

Mr. Hurst: Yes, that is right.

Mr. Rompkey: ...which means that they would still need more than breakwaters.

Mr. Hurst: That is right. But if it is only a residence harbour, you cannot judge it by the fish landing in that particular harbour, because there may not be any fish landed in that harbour.

Mr. Rompkey: That is right.

Mr. Hurst: The fishermen from that harbour may have caught an awful lot of fish...

Mr. McCain: That is the way you assess it but is that the way the Department of Transport assesses it?

Mr. Hurst: There is, as I say, general discussion at meetings of this committee, which is the group that decides on the priority of the project.

Mr. McCain: And the Department of the Environment would take this value of the fish caught by the home fleet into consideration, would they?

Mr. Hurst: The information from the Department of the Environment is fed in, first of all, with the assessment of the amount of fish landed...

Mr. McCain: Landed where?

• 2145

Mr. Hurst: In whatever port it is.

Mr. McCain: By the home fleet of the particular port?

Mr. Hurst: Not only that; it may be by other fishermen from other places as well.

Mr. McCain: Now you are getting into things that I was afraid you were going to get into.

Mr. Williams: If I may add to what Mr. Hurst has said—and I am quite positive Mr. Reid would—Mr. Hurst is

[Interprétation]

M. Hurst: Valeur des débarquements, oui, mais une évaluation des ressources aussi a été faite. En d'autres mots, s'il n'y a pas de possibilité d'une augmentation des débarquements de poisson pour cette partie de la côte Atlantique, et, dans beaucoup de cas, cela a été jugé par les biologistes du ministère des Pêcheries, alors il n'y a aucun avantage à agrandir les installations dans cette région.

M. McCain: Mais la valeur des débarquements, la valeur des débarquements dans le port concerné, comme je le comprends.

M. Hurst: Pas nécessairement; parce que, vous savez, certains de ces ports sont des ports de résidence, où les gens qui ont des bateaux, viennent, mais ne débarquent pas leurs poissons; ils les débarquent ailleurs. Il nous faut donc savoir, et ces renseignements, nous les obtenons des gens de l'endroit, où les pêcheurs de ce port vont débarquer leurs poissons.

M. Rompkey: Oui, mais il leur faut tout de même accoster dans le port...

M. Hurst: Oui, c'est juste.

M. Rompkey: ... ce qui veut dire, qu'il leur faut plus que de simples brise-lames.

M. Hurst: C'est juste. Mais s'il s'agit d'un port de résidence, on ne peut le juger par les débarquements de poissons qui s'y font, car il se peut qu'il n'y ait aucun débarquement dans ce port.

M. Rompkey: C'est juste.

M. Hurst: Les pêcheurs de ce port peuvent avoir attrapé énormément de poissons...

M. McCain: C'est votre façon de juger, mais le ministère des Transports en fait-il autant?

M. Hurst: Il y a, comme je l'ai dit, des discussions générales lors des séances de ce comité, car c'est ce groupe qui décide de la priorité des projets.

M. McCain: Et le ministère de l'Environnement tiendrait compte de la valeur du poisson attrapé par la flotte locale, n'est-ce pas?

M. Hurst: Les renseignements du ministère de l'Environnement sont obtenus, tout d'abord, par l'évaluation du montant des valeurs débarquées...

M. McCain: Débarquées où?

M. Hurst: Peu importe le port.

M. McCain: Les bateaux qui mouillent habituellement dans ce port?

M. Hurst: Oui, mais aussi des bateaux qui viennent d'ailleurs.

M. McCain: Vous abordez une question que j'aurais voulu ne pas vous voir aborder.

M. Williams: Je voudrais ajouter quelque chose, et je suis sûr que monsieur Reid partage mon avis: M. Hurst

[Text]

pointing out that when the committee considers they consider, in so far as they are capable, all the factors involved.

They consider whether it is a home port where the function is for the shelter and the harbouring of the fishing fleet, they consider whether it is a landing situation or a fish plant and whether the requirements for it are for unloading fish but not shelter and port facilities, and the factors for each service requirement are considered when they consider the particular project.

Mr. McCain: Seal Cove was evaluated on this basis and I understand it has been on the requested list, if not the recommended one, from the New Brunswick Department of Public Works Head Office since 1968. Could you give me the details why this particular one has not been built? Is it because of a complete undersupply of funds or the evaluation of the port?

Mr. Williams: Without being able to deal specifically with Seal Cove, assuming that it is viable at a certain amount of money and in terms of all the other port facilities required in the area, I assume it was not as high priority as the other projects which were done. Also, there would be in the particular situation an over-all plan of development which might bring into question whether an additional expenditure on Seal Cove was warranted this time.

Mr. McCain: Would it be possible to take a look at that and advise me at a later date why Seal Cove has been on your request for expenditure list since 1968?

Mr. Williams: Would this be a specific report on Seal Cove done for you, Mr. McCain?

Mr. McCain: That is right. I want to clarify it. I would like to know how you establish values, why a particular project has been done and why another has not been done.

When I made requests in the area I have been told that much money was spent for North Heda where the ferry lands, but that is not helping very many fishing boats. I have been told that we have spent so much money at another port, which is a processing port. I agree that is giving a better opportunity for landing but it is doing nothing for the home port.

I have had complaints on the entire coastline of the Bay of Fundy as it pertains to the Carleton-Charlotte constituency, from Saint John Harbour where the fishing boats are precluded now by order of the National Harbours Board and no replacement has been supplied to the various places where boats have grown larger and facilities have remained static or deteriorated. It is really a very pressing need.

I would like to take Seal Cove as an example, which I believe would be the home port of a rather substantial catch of fish. And these people cannot stay in this home port under certain conditions of weather, which often occur, and it is a rather serious situation.

This is the reason that we have put the emphasis we have on this Atlantic area. I am sure we are not unique in this because I have talked to other members of the

[Interpretation]

a souligné que lorsque le comité étudie une question, il s'attache, autant que possible, à tous les aspects de cette question.

Il prend en considération la nature du port, soit abri et mouillage pour les bateaux de pêche ou port de débarquement, ou encore pêcherie; il étudie aussi les besoins du port s'il sert au débarquement seulement, et les besoins de chaque service.

M. McCain: C'est selon ces principes qu'on a évalué Seal Cove, et je pense que ce port a été placé sur la liste demandée, sinon recommandée, par les bureaux du ministère des Travaux publics au Nouveau-Brunswick depuis 1968. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi ce port n'a pas été construit? Est-ce parce que vous n'avez pas eu les fonds nécessaires ou à cause de l'évaluation du port?

M. Williams: Sans avoir de renseignements précis sur Seal Cove, et en supposant que c'est une installation viable moyennant une certaine somme, et en comparaison des autres installations portuaires de la région, je suppose que les autres projets étaient prioritaires. De plus, il y aurait eu un plan de développement global qui aurait pu remettre en question les dépenses additionnelles pour Seal Cove.

M. McCain: Pouvez-vous examiner la question et me dire au cours d'une autre séance pourquoi le port de Seal Cove a figuré sur vos listes de dépenses depuis 1968?

M. Williams: Vous voulez un rapport sur Seal Cove, Monsieur McCain?

M. McCain: C'est exact. Je veux éclaircir la situation. Je voudrais savoir quelles sont vos valeurs, et pour quelles raisons vous favorisez tel projet plutôt que tel autre.

J'ai déjà posé quelques questions à ce sujet, et on m'a répondu que beaucoup d'argent avait été dépensé pour North Head, où les bacs accostent, mais que cela n'avait pas beaucoup aidé les pêcheurs. On m'a dit aussi que beaucoup d'argent avait été dépensé dans un autre port, qui est une pêcherie. J'admets que cela a amélioré l'accostage, mais n'a aidé en rien le port de mouillage.

J'ai reçu des plaintes de partout sur la côte de la Baie de Fundy, qui fait partie de mon comté, Carleton-Charlotte, du port de Saint John, parce que les bateaux de pêche ne peuvent plus y mouiller, sur l'ordre du Conseil des Ports nationaux, et qu'on ne leur a pas proposé un autre mouillage; j'ai reçu des plaintes également de divers ports dont les bateaux sont devenus beaucoup plus gros alors que le port n'a pas changé, ou s'est même détérioré. C'est vraiment un besoin pressant.

Je tiens à citer Seal Cove en exemple, parce que je pense qu'il s'agit d'un port où les pêches sont abondantes. Et les pêcheurs qui y mouillent ne peuvent pas y laisser leurs bateaux au cours des tempêtes, qui surgissent souvent; c'est un grave problème.

C'est pourquoi nous avons tenu à mettre l'accent sur la région Atlantique. Nous ne sommes pas les seuls à

[Texte]

Committee. We have fellows who are fishing under pretty bad circumstances.

Would it be fair to say that as a result of the downgrading of the fishing industry by virtue of the fact that it has no separate ministry of its own it has been more difficult for the Department of Environment to get money for two projects than for one? In other words you get it for Environment and you are not getting enough to supply Public Works for harbour facilities.

• 2150

Is there any conflict of interest here? Certainly production is not taking place at the port end of the department, so we must ask that question.

Mr. Hurst: I think until now the funds have all been DPW's not Environment's. Hopefully, next year it will be different.

Mr. McCain: Is it all going to come out of Environment and are you going to do the building?

Mr. Hurst: That is right.

The Chairman: About one more minute, Mr. McCain.

Mr. McCain: All right. Since you have fish landed in the Bay of Fundy, and they may be landed anywhere from Boston to around the shores of New Brunswick and Nova Scotia, how do you determine the actual value of landings?

Mr. Rompkey: On a point of order, Mr. Chairman, I do not think it should go without notice that some of the remarks are downgrading Fisheries. I am not sure that is a fair comment at this point. The fact is, there are very competent people within that department. Recently the senior Assistant Deputy Minister was appointed to head up that branch of the Department of the Environment, and I feel that we have quite a competent staff there and, in fact, it functions very well. I do not think you can separate Environment from the creatures that live in the environment. So I think the department, as it is presently made up, is a viable operation. Although I agree with much of what Mr. McCain has said, I would like to take issue with that particular comment.

Mr. McCain: I only asked that question, Mr. Chairman, because that is what the fishermen are asking me. They say, "We have not been able to get any money since Environment became our boss." So I wondered if there were conflict of interest. That was all I was asking.

Mr. Williams: I do not think you can contemplate a conflict of interest because it has been Public Works that has been asking for the money consistently all through the years. At present we go to the Department of Environment, but basically it is the same Department of Fisheries as far as the input into what are the fisheries. Now they have an added interest in protecting the envi-

[Interprétation]

nous en préoccuper, car d'autres membres du comité partagent notre opinion. Certains de nos pêcheurs ont la vie très dure.

Je me demande s'il serait juste d'affirmer si la dégradation de l'industrie de la pêche, qui tient au fait qu'elle n'a pas de ministère particulier, le ministère de l'Environnement a eu plus de difficulté à obtenir des fonds pour deux projets qu'il n'en aurait eu pour un seul? En d'autres termes, l'argent que vous obtenez va à l'environnement, et vous n'en recevez pas assez pour les installations portuaires des Travaux publics.

S'agit-il d'un conflit d'intérêt? La division du ministère n'est certainement pas assez productive, et nous devons donc poser cette question.

M. Hurst: Je crois que, jusqu'à présent, les fonds ont tous appartenu au ministère des Travaux publics et non à celui de l'Environnement. Nous espérons que ce sera différent l'année prochaine.

Mr. McCain: Le ministère de l'Environnement le fournira-t-il au complet et construirez-vous l'édifice?

M. Hurst: C'est ça.

Le président: Seulement une autre minute, M. McCain.

M. McCain: Très bien. Puisqu'on a du poisson qui est déchargé à la Baie de Fundy, et qu'on peut le décharger partout, de Boston jusqu'aux côtes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, comment déterminez-vous la valeur réelle du débarquement de poisson?

M. Rompkey: J'invoque le règlement, M. le président. Je crois qu'il faut remarquer que quelques-unes de ces remarques dégradent le ministère des Pêches. Je ne crois pas que ce soit une critique juste à ce moment-ci. Il y a en réalité des gens très compétents au sein de ce ministère. Récemment, on a désigné le premier sous-ministre adjoint à la tête de la direction du ministère de l'Environnement, et je pense que nous avons là un personnel des plus compétent; en réalité, il fonctionne très bien. Je ne crois pas que vous puissiez séparer le ministère de l'Environnement des créatures qui peuplent l'Environnement. Selon la structure actuelle du ministère, je crois que c'est une organisation en bon état. Même si je suis d'accord avec une grande partie de ce qu'a dit M. McCain, j'aimerais contester la vérité de cette remarque particulière.

M. McCain: J'ai seulement posé cette question, monsieur le président, parce que c'est ce que les pêcheurs me demandent. Ils disent: «Depuis que le ministère de l'Environnement est notre patron, nous n'avons pas été capables d'obtenir de l'argent.» Je me demande donc s'il y a un conflit d'intérêt. C'est tout ce que je demandais.

M. Williams: Je ne crois pas que vous puissiez considérer cela comme un conflit d'intérêt, parce que c'est le ministère des Travaux publics qui a demandé pour de l'argent, sans relâche, et ce depuis des années. Actuellement, nous nous tournons vers le ministère de l'Environnement, mais, fondamentalement, c'est toujours le ministère des Pêches, pour ce qui est de la somme

[Text]

ronment for the fish, but certainly not to the detriment of providing the marine facilities, I am quite sure of that.

The Chairman: One last statement.

Mr. Barnett: I will argue that one next year.

Mr. McCain: Is there any difference in the way you would call for tenders for a small job such as a \$10,000 repair job and the way you would call for tenders for a \$500,000 wharf? Also, is there any consideration given to using local people and local equipment for some operations of repair and maybe even construction in the port facilities that the Department of Public Works looks after?

Mr. Williams: Yes, there is. The smaller tenders are called locally. The only problem is that we need some competition and if there are not the resources to give us some competition, then we have to broaden the area of the call. There are also times when it is an emergent situation in which case we will engage the local people, the local equipment, and go right at it without a tender call.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. LeBlanc.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): Mr. Chairman, I could not resist when I saw that we would have officials from three departments here thinking it was sort of an interministerial committee. I would like to ask them, since they are sitting at the other end of the table, how they will solve a problem such as Cape Tormentine where for the sake of the tourists going to Prince Edward Island and other travellers, the fishermen are being muscled out without alternative facilities being ready? How does the Committee, which we have heard a lot about this evening, intend to handle this problem?

Mr. Hurst: Here again, it is a question of availability of money and priorities. The question of Cape Tormentine has been one that has been aggravating the local people and ourselves for a number of years. We are trying to get some kind of a compromise where we hopefully can operate the ferries and satisfy the fishermen at the same time, but this is a difficult situation.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): What are the gentlemen from the departments of Environment, Fisheries and Transport going to do for the fishermen in that area? I would be interested in hearing from the other departments.

Mr. Nicholl: Our concern there is with the ferry operation landing.

• 2155

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): It is a ferry operation which is squeezing out the fishermen who have been there a lot longer than the tourists going to Prince Edward Island for the summer, and more than six weeks of the season. That is my objection to what is going on now.

[Interpretation]

accordée à ce que sont les pêches. Ils ont un intérêt accru de protéger l'environnement du poisson, mais non au détriment de fournir les installations portuaires, je suis sûr.

Le président: Une dernière déclaration.

M. Barnett: Je discuterai sur celle-là l'année prochaine.

M. McCain: Y a-t-il une différence entre la façon dont vous demandez les soumissions pour des réparations de l'ordre de \$10,000 et la façon dont vous demandez les soumissions pour un quai de \$500,000? Est-ce qu'on pense aussi à engager les gens de la place, et à utiliser l'équipement local pour des réparations, et peut-être aussi pour la construction d'installations portuaires, surveillée par le ministère des Travaux publics?

M. Williams: Oui, il y en a une. Pour ce qui est des petites soumissions, on les demande dans la localité. Il y a cependant un problème: il doit y avoir de la concurrence lorsqu'on demande des soumissions; s'il n'y en a pas assez, nous devons alors aller plus loin. Lorsqu'une situation immergente se présente, nous engagerons des gens de la place, nous utiliserons l'équipement local, et ce, sans demander des soumissions.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur LeBlanc.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Monsieur le président, je n'ai pu résister lorsque j'ai vu que des fonctionnaires de trois départements étaient présents, pensant qu'il s'agissait d'un comité interministériel. J'aimerais leur demander, puisqu'ils sont à l'autre bout de la table, comment ils se proposent de résoudre un problème comme celui de Cape Tormentine, où, pour le profit de touristes qui vont à l'île du Prince-Édouard et d'autres voyageurs, les pêcheurs sont repoussés, sans pouvoir avoir recours à d'autres installations.

M. Hurst: Il s'agit ici aussi de la disponibilité de fonds et de priorités. Le problème de Cape Tormentine nous agace autant que les gens de la place, et ce depuis plusieurs années. Nous tentons d'obtenir un compromis qui nous permettrait de conserver les transbordeurs et de satisfaire les pêcheurs en même temps. Mais c'est une situation difficile.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Que feront les messieurs des ministères de l'Environnement, des Pêches et des Transports pour les pêcheurs de cette région? J'aimerais avoir des nouvelles des autres ministères.

M. Nicholl: Nous nous occupons des ports de transbordeurs.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): C'est le service de bac qui nuit aux pêcheurs qui sont là depuis bien plus longtemps que les touristes qui vont à l'île-du-Prince-Édouard pour l'été, et pendant bien plus longtemps que six semaines au cours de la saison. Voici mon objection à ce qui se passe maintenant.

[Texte]

Mr. Nicholl: I cannot really speak much to that particular matter. This responsibility comes under the ferry branch of the Ministry and I am, of course, in the administration of the harbours and the wharfs. Really there is very little I could say there. I am not aware that the ferry is squeezing out fishermen.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): They are being squeezed out season after season as the ferry needs expansion. I really want to underline to the committee the type of problem these committees of public servants run into, and the common denominator is not always the problems solved for the local fishermen.

Another problem I would like to talk about is concentration. Mr. Reid, you talked about concentration and so did Mr. Hurst, I think. When you talk about concentration, what physical area are you talking about, 20 miles, 30 miles, 40 miles of coast, or what?

Mr. Reid: I could give you an example for the Province of Prince Edward Island where essentially we are dealing with the lobster industry. A great deal would depend on the range of the vessels that you are dealing with. I think in the Province of Prince Edward Island the range was in the order of 10 to 15 miles along the coast based on the numbers of vessels concentrated in these areas. The Departments of Fisheries and of Economic Expansion and the provincial government got together and developed a plan identifying the concentration of harbour facilities right across the province. They did this and developed a 15-year plan. That is the sort of thing I was talking about when I was concerned about concentration.

If you are talking about the type of super port that Mr. Hurst referred to earlier you are talking about a port that is going to service the needs of the offshore fleet that would fish off the Grand Banks and on out into the Atlantic and so on. There the range is quite different. I think what you have to take a look at is perhaps a whole province or a whole region and it would vary depending on the fishing in a given area.

So there is no set criteria and to date there are no centralized spots that have been developed to my knowledge, just anticipating other questions that may arise in that regard.

Mr. McCain: Excuse me, would the 10 or 15 miles be the radius or the diameter of the area to be served?

Mr. Reid: Speaking from memory, I could not honestly give you an answer.

Mr. McCain: There is a big difference.

Mr. Hurst: This is between ports.

Mr. Williams: Yes, between ports.

Mr. McCain: All right, the radius then.

Mr. Barnett: Could I just ask one supplementary on this point which has been concerning me, it is the range from the dwelling of a fisherman? In other words, the

[Interprétation]

M. Nicholl: Je ne peux vraiment pas m'avancer quant à cette question en particulier. Cela relève de la section des traversiers du ministère et je suis, bien sûr, dans l'administration des ports et des quais. Je ne peux vraiment rien dire à ce sujet. Je ne savais pas que le bac nuisait aux pêcheurs.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Ils sont refoulés saison après saison à mesure que le bac a besoin d'expansion. Je voudrais vraiment souligner au Comité le genre de problème auquel les fonctionnaires de ce Comité ont à faire face, et les problèmes résolus pour les pêcheurs de la région ne sont pas toujours le commun dénominateur.

La concentration est une autre question dont j'aimerais parler. Monsieur Reid, vous avez parlé de concentration ainsi que vous, monsieur Hurst, je crois. Lorsque vous parlez de concentration, de quelle région physique parlez-vous, est-ce environ 20 milles, 30 milles, 40 milles de côte, ou quoi?

M. Reid: Je pourrais vous donner un exemple pour la province de l'Île-du-Prince-Édouard où nous nous occupons surtout de l'industrie du homard. Cela dépend grandement de la portée des embarcations dont vous vous occupez. Je crois que, en ce qui concerne l'Île-du-Prince-Édouard, le total s'élevait à environ 10 ou 15 milles de côte, et cela d'après le nombre d'embarcations concentrées dans ces régions. Les ministères des Pêcheries et de l'Expansion économique et le gouvernement provincial se sont réunis et ont mis au point un plan donnant la concentration d'installations portuaires à travers la province. Ils ont mis au point un plan de 15 ans. C'est ce à quoi je me référais en parlant de concentration.

Puis vous parlez du type de superport que M. Hurst mentionnait plus tôt, vous parlez d'un port qui subviendrait aux besoins d'une flotte qui pêcherait au large des Grands Bancs et également dans l'Atlantique et ainsi de suite. C'est donc complètement différent. Vous devez considérer plutôt une province entière ou encore une région entière et cela varierait selon la pêche effectuée dans une région donnée.

Il n'y a donc pas de critère fixé et jusqu'à présent, il n'y a pas de point central mis au point à ma connaissance, pour prévoir d'autres questions qui pourraient surgir.

M. McCain: Excusez-moi, ce chiffre de 10 ou 15 milles, représente-t-il le rayon ou le diamètre de la région qui sera desservie?

M. Reid: Je ne m'en souviens pas, je ne peux honnêtement vous répondre.

M. McCain: Il y a une assez grande différence.

M. Hurst: Cela touche la distance entre les ports.

M. Williams: Oui, entre les ports.

M. McCain: C'est bon, je crois que c'est le rayon.

M. Barnett: Est-ce que je pourrais poser une question supplémentaire, c'est au sujet de la distance entre le port et le logement d'un pêcheur? En d'autres mots, le pê-

[Text]

fisherman may have a big investment in his home, apart from any community investment, and there has been no clarification of this factor. In other words, if we had a harbour here and there is suddenly a new harbour 10 miles down the coast, how does he attend his vessel and his home at the same time? This is a social question and I think a fairly important one.

Mr. Hurst: The construction of highways, particularly along the coasts has made quite a difference in the pattern of the fisherman's operations, as you probably well know. Formerly, where there were no roads, of course, he had to go by boat but when he can travel, say, five or ten miles in his car with no problem at all, then the requirement is less for the same kind of fishing facility right at his back door.

• 2200

So this has made a change in the pattern of fishing not only from fishing harbours but from all other kinds of harbours in Canada. The whole change in the availability of roads has made quite an impact and that is why there are quite a few of our fishing harbours that are really no longer justifiable in that sense because you already have some facility maybe only a mile or two miles away. You cannot very well provide fishing harbours and fishing facilities every two or three miles down the coast. We have been accused of saving Nova Scotia with fishing harbours in the past.

Mr. McCain: You were never accused of that in the Bay of Fundy area.

Mr. Barnett: Is this a practical question? For example, in my own constituency the construction of a mile of provincial road obviated the need for \$500,000 breakwater but, you know...

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): I would like to come back to this question of centralization especially in the area of inshore fishermen who are using boats that are not all that big—43-45 feet, the largest ones they use. I am worried about fish landing: a lot of people come in, tie their boats, their fish is weighed and moved away in a truck. This is completely unrealistic. I would like to see a copy of the study in which movement toward centralization was made—to see what the criteria were. If they are strictly economic criteria, it also worries me quite a bit because in many areas we are going to do with harbours what we did with the post offices, it made them disappear.

Mr. McCain: God forbid.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): I am worried about this. The federal presence will disappear and for many villages, many parishes on the coast where the harbour is very much part of the life—as much as the church in many ways, maybe more in other ways, but I would not want this to be misinterpreted—I am rather worried because I am not convinced that the criteria used to deter-

[Interpretation]

cheur peut avoir fait un gros investissement dans sa maison, cela sans compter les investissements dans la communauté, et nous n'avons pas précisé ce facteur. En d'autres mots, si nous avons un port à un certain endroit et qu'il y en ait un nouveau 10 milles plus bas sur la côte, comment ce pêcheur peut-il s'occuper de son embarcation et de sa maison à la fois? Ceci est une question d'ordre social et je crois qu'elle est assez importante.

M. Hurst: La construction d'autoroutes, surtout le long des côtes, a apporté de grands changements dans la façon de travailler des pêcheurs, comme vous le savez probablement très bien. Au début, lorsqu'il n'y avait pas de routes, bien sûr, il devait se déplacer par bateau, mais lorsqu'il peut voyager, disons, 5 ou 10 milles en voiture et cela sans problème, il n'a plus vraiment besoin d'une installation portuaire qui soit voisine de chez lui.

Cela a donc apporté des changements dans la façon de pêcher non seulement dans les ports de pêche mais également dans tous les autres genres de ports au Canada. Le changement radical dans la disponibilité des routes a produit un grand impact et c'est pourquoi beaucoup de nos ports de pêche ne sont plus habilités à recevoir des embarcations parce qu'il existe déjà une installation peut-être à un ou deux milles de cet endroit. Vous ne pouvez pas très bien aider financièrement à des ports de pêche et à des installations de pêche qui ne sont séparés que par deux ou trois milles dans la côte. On nous a accusés de refuser des ports de pêche à la Nouvelle-Écosse.

M. McCain: On ne vous a jamais accusés de cela dans la région de la baie de Fundy.

M. Barnett: Cela est-il une question d'ordre pratique? Par exemple, dans ma propre circonscription électorale, la construction d'un mille d'une route provinciale éliminait une dépense de \$500,000 prévue pour une digue mais, vous savez...

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): J'aimerais revenir à cette question de centralisation, spécialement dans la région des pêcheurs de la côte qui emploient des bateaux qui ne sont pas gros du tout—les plus gros sont de 43-45 pieds. Je suis inquiet au sujet des territoires de pêche. Un grand nombre de gens y viennent, attachent leurs bateaux, en pêchent leur poisson et en expédient par camions. C'est tout à fait irréaliste. J'aimerais voir une copie de l'étude dans laquelle on a proposé la centralisation, afin de savoir quels en étaient les critères. Si ce sont des critères d'ordre purement économique, cela m'inquiète aussi beaucoup parce que dans plusieurs régions on va faire avec les petits ports ce qu'on a fait avec les bureaux de poste. Cela les a fait disparaître.

M. McCain: Dieu nous en empêche!

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Je suis inquiet à ce propos. Il n'y aura plus d'aide de la part du gouvernement fédéral et cela dans plusieurs villages, plusieurs paroisses sur la Côte—où le port fait partie intégrante de la vie—presque autant que l'église—de plusieurs façons, peut-être plus d'autres façons. Mais je ne veux pas que cela soit mal interprété. Je suis plutôt inquiet parce que je ne suis pas

[Texte]

mine which harbours are to be closed and which are not to be abandoned are all that clear. I am not convinced that we know enough about it. I would like to ask Mr. Reid if there is a written report on which some of these decisions may be based and if so, may it be made available to this Committee?

Mr. Reid: Mr. Chairman, there is no such report and I think I indicated earlier that the fishing harbour is only one small part of a very large system dealing with the whole fisheries policy and that a criterion we might use to determine if a particular wharf would be viable, would not be valid to determine whether the whole fishery in a given area is valid. There is no policy paper I can give you a copy of right now that would say, here is a master plan for all of Canada's fisheries. I suggested earlier that what Mr. Lucas is doing in arranging for these government industry seminars, is to solicit the views of those people involved in the fishery so that we might be able to develop these criteria and assist each other in the development of the commercial fisheries.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): Let me be very candid, Mr. Reid. I attend every fishermen's meeting I can humanly attend and there are a lot of them; there are good fishermen organizations in my area. I was the one who raised it first; I kept asking for money for maintenance and development of harbours and I kept getting the same answer—there is no money in the pot. I brought this up with some fishermen groups: have you considered that maybe harbour X should be closed and harbour Y should be improved with the money used from harbour X? They were very surprised because it seemed to be the first time they had heard of this idea. I am rather surprised how little the fishermen, in my area anyway, were consulted in this business of centralization. If you have not consulted the fishermen properly and if they do not buy it, then what it means is that the officials will be harassed by politicians who will be under pressure from local fishing groups etc., to get better facilities. I think if we continue this way, what will happen is that nobody will have good facilities; everybody will have very mediocre facilities. I am rather worried that the process of consultation apparently has not got down to the grass-roots very much yet.

The last question I would like to ask is: how are you going to get around this problem? As members of Parliament from every party we have a fair number of complaints from fishermen about how unavailable and far away the Department of Public Works is. And this is no reflection on the officials of the department.

● 2205

In my case some fishing villages are a hundred and some miles away.

What happens now—there is a problem in a certain locality. They tell the Fisheries people, who in turn

[Interprétation]

convaincu que les critères employés pour déterminer si l'on devait fermer ou garder tel ou tel port soient très clairs. Je ne crois pas qu'on en fasse assez à ce sujet. J'aimerais demander à M. Reid s'il existe un rapport écrit sur lequel on puisse fonder quelques-unes de ces décisions et, si c'est le cas, pourrait-on le présenter au Comité?

M. Reid: Monsieur le président, il n'existe pas un tel rapport. Je crois que j'ai indiqué précédemment que les ports de pêche ne sont qu'une petite partie d'un très gros système traitant de l'ensemble de la politique des pêcheries. Je ne crois pas non plus que l'on puisse employer le critère dont on se sert pour savoir si un port particulier est rentable lorsqu'il s'agit de déterminer si l'ensemble de la pêche dans un territoire donné est valable. Il n'existe pas de politique sur papier dont je puisse vous donner une copie dès maintenant; cela reviendrait à dire qu'il existe un plan régissant l'ensemble des pêcheries du Canada. J'ai dit plus tôt que ce que M. Lucas faisait en organisant pour celles-ci des séminaires sur l'industrie au gouvernement et de demander l'avis de ces gens s'occupant de la pêche afin que nous puissions améliorer ces critères et nous assister l'un l'autre dans l'expansion de la pêche commerciale.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Permettez-moi d'être très sincère, monsieur Reid. J'assiste à chaque réunion à laquelle je puis assister et on en tient beaucoup. Il y a plusieurs bonnes organisations de pêcheurs dans ma région. Je suis le premier à avoir soulevé cette question. Je continue à demander de l'argent pour l'entretien et l'expansion des ports. Et je reçois toujours la même réponse—il n'y a pas d'argent dans la marmite. J'ai amené ce sujet avec quelques associations de pêcheurs: avez-vous songé que peut-être le port X serait fermé et le port Y prendra de l'expansion grâce à l'argent provenant du port X? Ils ont été grandement surpris parce qu'il semblait que c'était la première fois qu'ils entendaient parler de cela. Ils ont été grandement surpris parce qu'ils semblaient avoir entendu parler de cette chose pour la première fois. Je sus plutôt surpris de voir combien les pêcheurs ont été tenus à l'écart dans cette histoire de centralisation. Si vous n'aviez pas consulté les pêcheurs suffisamment et s'ils n'acceptent pas cette idée, alors les fonctionnaires se verront talonnés par des hommes politiques auxquels les associations de pêcheurs présenteront des demandes afin d'obtenir de meilleures installations. Selon moi, si cela continue comme ça, personne n'aura de bonnes installations; tout le monde aura des installations très médiocres. Cela m'inquiète beaucoup de savoir que l'on n'a pas beaucoup consulté le peuple.

Ma dernière question est celle-ci: Comment allons-nous régler cette question? En tant que membre du Parlement de chaque parti, nous recevons bon nombre de plaintes de la part des pêcheurs. Ils se plaignent de l'inaccessibilité du ministère des Travaux publics. Et je ne fais pas

allusion aux fonctionnaires du ministère. Dans mon cas, certains villages de pêche sont éloignés de quelque cent milles.

[Text]

have to get the Public Works people. I think the process is going to be even longer in solving maintenance problems, etc. How are you going to avoid that?

Mr. Williams: In terms of carrying out the maintenance program, the procedure will be that there will be a program of maintenance for those facilities proposed and approved by the Department of the Environment when they have their estimates approved, and they will be approved on a regional basis. The expenditures planned for the individual wharves will be established at that time and that work will go on.

The regional Fisheries men and the regional Public Works men will be in contact, and as work is required on a specific wharf in excess of what was in the initial plan, they will between them make the necessary adjustment to get it off somewhere else if they have to. The Fisheries man, when the situation gets to a point where he cannot control it, will have to ask for more money, just as Public Works does now. The objective as far as the maintenance part is concerned, and carrying on this type of work, is that it will be carried on at the same local level as it is now.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): You will understand my slight suspicion if I tell you that one office is in Saint John, New Brunswick, and the other is in Halifax.

Mr. Williams: The office in Saint John is a district office. Their finances are controlled and then they are distributed for them to make the expenditures. So his position would not be any different in working from Public Works funds from what it will be with the funds that are transferred to him from Fisheries.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): I would like to discuss this three years from now.

Mr. Williams: Between the two departments, the discussion has been on the basis that the responsibility for determining what, when and where is basically with the Department of the Environment, as they are the people who are responsible for the development of the fishing industry. The Department of Public Works will be carrying out the work for them. Therefore the Department of the Environment will in addition give us direction on what kind of standard we are to provide. However, once the money is allocated and the pot has been provided, as I see it the Department of Public Works will be carrying on the same way within the funds that are provided, and Fisheries will be monitoring the spending of that fund.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): I have one last question to Mr. Reid. Does Fisheries now have a program of consultation with fishermen for the day when centralization becomes the firm policy?

Mr. Reid: Not to my knowledge.

[Interpretation]

Ce qui arrive actuellement, c'est qu'il y a un problème dans une certaine localité. Ils informent les employés de poissonneries, qui en retour doivent embaucher des gens des Travaux publics. Je crois que le processus sera encore plus long à résoudre les problèmes d'entretien etc. Comment entrevoyez-vous éviter ce problème?

M. Williams: En ce qui concerne la publication du programme d'entretien, un tel programme sera mis en application pour les services proposés et acceptés par le ministère de l'Environnement, lorsque le budget de ce même ministère sera accepté et qu'il sera approuvé sur une base régionale. Les dépenses prévues pour les droits de quais individuels seront établies d'ici là, et le travail sera fait.

Les gens travaillant pour les poissonneries ainsi que les Travaux publics régionaux seront en contact, et comme le travail est basé sur les excès de taxes des quais du plan initial, ils feront les ajustements nécessaires entre eux. Lorsque le personnel des poissonneries prendra le contrôle de la situation, il faudrait qu'il demande une somme d'argent supplémentaire comme le fait le personnel des Travaux publics actuellement. Les objectifs concernant les service d'entretien poursuivant ce genre de travail sont de poursuivre les opérations au même niveau local qu'actuellement.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Vous comprendrez mon léger doute si je vous dis qu'un bureau est situé à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et que l'autre est à Halifax.

M. Williams: Le bureau de Saint-Jean est un bureau de district. Leurs finances sont contrôlées puis distribuées pour eux afin d'établir les dépenses. Donc sa position ne changerait pas tellement en fonctionnant avec les fonds des Travaux publics plutôt que ceux du ministère des Pêcheries qui lui sont transférés.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): J'aimerais pouvoir en discuter dans trois ans.

M. Williams: La discussion entre les deux ministères portait sur la responsabilité à déterminer ce qui a rapport avec le ministère de l'Environnement puisque celui-ci est responsable du développement de l'industrie de la pêche. Le ministère des Travaux publics poursuivra leur travail. Cependant, le ministère de l'Environnement nous aidera en plus à déterminer le genre de normes que nous fournirons. Cependant, une fois que les sommes d'argent sont allouées et que l'argent a été fourni, si je comprends bien, le ministère des Travaux publics poursuivra son travail de la même manière avec les fonds qui lui sont accordés et le ministère des Pêches contrôlera les dépenses de ce fonds.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): J'ai une dernière question à poser à M. Reid. Le ministère des Pêches a-t-il un programme de consultation avec les pêcheurs pour le jour où la centralisation deviendra une politique ferme?

M. Reid: Pas à ma connaissance.

[Texte]

Mr. Williams: Do you think it is fair, Mr. Reid, to say that centralization is a firm policy? I do not think there has been any such decision.

Mr. Reid: Not at all.

Mr. Williams: There have been studies made in certain areas to consider centralization in those areas. In some places the study has reached the point that it has at Shippegan. There are other areas where it has not reached that point, and that conclusion has not been drawn. The studies and conclusions have been made in P.E.I., but that does not mean that that is a determined policy that is going to apply in every place, because the conditions obviously are very different. The availability of internal transport and other means of transportation are not the same. The fish stocks are different. There are many factors which have to be considered. There have been studies on centralization in certain places. On some of these there have been results, or at least decisions have been made. On many others there has been no decision.

The Chairman: Thank you, Mr. LeBlanc.

● 2210

Mr. Rooney: Are there cases where projects are being sort of held over until some decision is made in terms of centralization?

Mr. Williams: It does affect some of them, yes.

Mr. Rooney: A very large number, would you say?

Mr. Williams: No, I could not hazard a guess. I know of some just by circumstances.

Mr. Rompkey: On a point of order, Mr. Chairman, do we have a cut-off time?

The Chairman: It is now 10.10 p.m. and we should have stopped at 10 o'clock, but I have been a little lenient from time to time. We have another meeting of the Committee in camera after this to decide on the witnesses we are going to call for the next meeting. I would like to comment, Mr. LeBlanc, that I would like to see some of these good fishermen you mentioned come here and speak to us. I think this is the gist of what we want to do and I would hope that this can be arranged. Are there any other points to take up now? We can adjourn and then form a new meeting quickly.

Mr. Carter: Mr. Chairman, one last point, if I may. I will only be a few minutes, maybe less.

Mr. Williams did mention earlier, I think in reply to a question I put to him, that centralization does play a part and maybe is responsible to a point for the decline in the amount of money being spent by Public Works. Am I correct? This is the impression I got, that centralization or plans in the process of being formulated with respect to centralization is a factor.

Mr. Williams: It affects, certainly, as I have just mentioned here. There will be an instance of a project that

[Interprétation]

M. Williams: Croyez-vous, monsieur Reid, qu'il est juste de dire que la centralisation est une politique ferme? Je ne crois pas qu'il y ait eu une telle décision.

M. Reid: Pas du tout.

M. Williams: Des études ont été faites dans certaines régions afin d'entrevoir la centralisation. Dans certaines régions, les études ont atteint le point qui avait été visé pour Shippegan. Dans d'autres régions, par contre, ces objectifs n'ont pas été atteints et aucune conclusion n'a été faite. Ces études et ces conclusions ont été faites à l'Île-du-Prince-Édouard, mais cela ne signifie pas que cette politique est déterminée et qu'elle sera mise en application dans chaque région, puisque les conditions sont très différentes. La disponibilité du transport intérieur et les autres moyens de transport ne sont pas les mêmes. Les approvisionnements de poisson sont différents. Plusieurs facteurs sont à considérer. Dans certaines régions, des études ont été faites sur la centralisation. Pour certaines régions, nous avons eu des résultats, ou du moins des décisions ont été prises. Par contre, pour plusieurs autres régions, aucune décision n'a été prise.

Le président: Merci, monsieur LeBlanc.

M. Rooney: Y a-t-il des cas où les projets sont retenus jusqu'à ce qu'une décision soit faite en terme de centralisation?

M. Williams: Oui, cela touche certains projets.

M. Rooney: Un grand nombre, diriez-vous?

M. Williams: Non, je ne m'aventurerais pas à donner une réponse. J'ai eu connaissance de certains, simplement par hasard.

M. Rompkey: Rappel au Règlement, monsieur le président; avons-nous une limite de temps?

Le président: Il est maintenant dix heures 10 et nous aurions dû arrêter à 10 heures, j'ai été un peu indulgent de temps en temps. Nous avons une séance du comité à huis clos, afin de décider des témoins que nous convoquerons pour la prochaine séance. J'ajouterais, monsieur LeBlanc qu'il me ferait plaisir de vous revoir et d'entendre certains de ces bons pêcheurs dont vous nous avez parlé. Je crois que c'est l'essence de ce que nous voulons faire, et j'espère que cela pourra se faire. Y a-t-il un point à soulever? Nous pourrions ajourner et ensuite former rapidement une autre séance.

M. Carter: Monsieur le président, un dernier point. Si je peux. Il ne me faudra que quelques minutes, peut-être moins.

Monsieur Williams vous avez mentionné plus tôt, en réplique à l'une de mes questions, je crois, que la centralisation joue un rôle et est peut-être partiellement responsable du déclin des sommes d'argent qui sont dépensées par le ministère des Travaux publics. Ai-je raison? J'ai l'impression que la centralisation ou les plans en voie de réalisation, en regard avec la centralisation, sont des facteurs.

M. Williams: Cela a certes des conséquences, comme je viens de le dire. On est en train d'étudier un projet,

[Text]

is being considered and they will say, hold hard on that particular project. But I do not think you could say it has depressed the total level. There are always half a dozen other things we can do...

Mr. Carter: Fine. Now, if that is the case, if you are told to hold fast or hold hard, who tells you this. Is it the Minister or the provincial authorities?

Mr. Williams: No, it is a matter of our consultation with the Department of Fisheries. If they have in mind a study that might affect what you would do at a particular facility, if it is reasonable they say, do not make a major capital expenditure. For example, when he was speaking of Shippegan and Lamèque, the situation would be, if you have been requested to make a major capital expenditure at Lamèque, hold that off until we decide whether it is Lamèque or Shippegan.

Mr. Carter: What consultation do you have with the provincial authorities?

Mr. Williams: Pardon?

Mr. Carter: What dialogue do you have with the provincial authorities, and maybe the fishermen, in determining this?

Mr. Williams: That is with the Department of Fisheries.

Mr. Carter: It does not seem fair, Mr. Chairman, to put the "X" on a development, say on a harbour facility, on the assumption that maybe in years to come something might happen. Surely more thought goes into it than that.

Mr. Williams: I am not suggesting that if it is in years to come. The only time we have been asked to hold back on something of that year is something that is under study at that time.

Mr. Carter: But, Mr. Williams, tonight we are hearing you and the other gentlemen tell us that expenditures on public works have been cut in half over the past 10 years and it has gone even further in the past 20 years. Why? What is the reason for it? Is it that you are giving more priority to office buildings in Ontario? This is the impression I am getting. Would you impress upon your Minister the need maybe to eliminate their plans to build that big, new office structure on Bank Street?

Mr. Rompkey: Are we all going to get the chance to repeat our questions? Otherwise we are going to be here until...

The Chairman: Just a moment. I think we either have to agree to go on for a little longer or ask these gentlemen to come back.

Mr. Carter: Are you thinking of their coming back, Mr. Chairman?

The Chairman: I think they could be brought back. We had discussed earlier that they bring back their regional people, one in each case. I wonder if it would

[Interpretation]

et soudain on nous dit, n'allez pas plus loin dans ce projet. Je ne crois pas que cela puisse diminuer le niveau global. Il y a toujours plusieurs choses que nous pouvons faire...

M. Carter: Bien. Maintenant si c'est le cas, si on vous dit de ne plus avancer, qui vous le dit? Est-ce le ministre ou les autorités provinciales?

M. Williams: Non, c'est simplement une affaire de consultation avec le ministère des Pêcheries qui est à faire une étude qui pourrait toucher ce que l'on entreprend dans une installation particulière, si ce n'est raisonnable, ils disent, ne faites pas une trop grande dépense des capitaux. Par exemple, lorsqu'il parlait de Shippegan et de Lamèque, la situation serait, si on nous avait demandé de faire une dépense importante de capital à Lamèque d'attendre jusqu'à ce que nous ayons décidé si ce sera Lamèque ou Shippegan.

M. Carter: Quelles consultations avez-vous avec les autorités provinciales?

M. Williams: Pardon?

M. Carter: Quels dialogues avez-vous avec les autorités provinciales et peut-être avec les pêcheurs, lorsque vous prenez ces décisions?

M. Williams: C'est avec le ministère des Pêcheries.

M. Carter: Il me semble injuste, monsieur le président, de mettre un X à un développement disons une installation portuaire, en assumant que peut-être dans quelques années quelque chose se produira. On y réfléchit sûrement plus que cela.

M. Williams: Je ne dis pas que c'est dans les années à venir; les seules fois où l'on nous a demandé de retenir quelque chose une année, c'était quelque chose qui était à l'étude à ce moment.

M. Carter: Mais, monsieur Williams, ce soir, nous vous avons entendu, vous et d'autres messieurs, nous dire que les dépenses des travaux publics ont, dans les dix dernières années, diminué de moitié, et encore plus pendant les dernières vingt années. Pourquoi? Quelle est la raison? Est-ce parce que vous accordez la priorité à la construction d'édifices à bureaux en Ontario? C'est l'impression que j'ai. Feriez-vous sentir à votre ministre, peut-être le besoin d'éliminer leur plan de construction pour cet immense nouvel édifice à bureaux sur la rue Bank?

M. Rompkey: Allons-nous tous avoir l'occasion de répéter nos questions? Sinon, on va être pris ici jusqu'à...

Le président: Un moment. Je crois que nous devons nous mettre d'accord pour continuer un peu plus longtemps ou pour demander à ces messieurs de revenir.

M. Carter: Pensez-vous à les faire revenir, monsieur le président?

Le président: Je crois qu'on pourrait les faire revenir. Si nous en avons discuté plus tôt, de leur faire amener leurs représentants régionaux, un dans chaque cas. Je me

[Texte]

be the wish of this Committee that we ask someone from each of the departments to come back and bring back the regional director in each case so that we could perhaps deal with more specific questions. Some members thought they wanted to do this.

Mr. Williams: I am not clear. We have a regional director for the Atlantic region.

Mr. McCain: Where is he located?

Mr. Williams: In Halifax. I am not really clear on why you would...really what the...

• 2219

Mr. McCain: The reason that we would like to have some of these people is because the local fishermen in various areas have suggested there are discrepancies in the amount of money spent in one area against the amount spent in another. As they go from port to port they see that one port is in better shape than their home port; why should this be? Can the Regional Director explain this? Seal Cove is one of these victims of planning and centralization.

Mr. Williams: We will give you a report on Seal Cove. I do not know that the Regional Director will know what is being said on Seal Cove but he will have his comment to make on the report we give you on Seal Cove. I do not know that he can say any more on setting the amount of money than we have been able to say here today.

The Chairman: There is another reason for asking the Regional Directors in, as I understood it, and that was to impress them with the thinking of the members here so there is a two-way thing built up. I hope it would be possible.

We should have at least another round of questioning on this. Who is the regional director?

Mr. Reid: We have two. We have a regional director in Newfoundland and we have an acting regional director in Halifax.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I do not know whether this applies in the Atlantic region, but we are really thinking in terms of someone from each province. Is the Atlantic region subdivided into districts, as, for example, the difference between B.C. and the Yukon?

Mr. Williams: Yes, we have a district office in each of the provinces.

Mr. Barnett: Someone familiar in some detail with the situation in the provinces was what the Committee...

Mr. Carter: Mr. Williams, in Newfoundland the man I am thinking of is Mr. Whelan. He is the area director?

Mr. Williams: Yes. He is the manager of design and construction and he is our project manager.

Mr. Carter: I thought from each province we could have...

[Interprétation]

demande si ce serait le choix de ce comité, de demander à quelqu'un de chaque ministère de revenir, et d'amener avec lui le directeur régional dans chaque cas, de telle sorte que nous pourrions nous attaquer à des problèmes plus spécifiques. Certains membres ont voulu ajourner.

M. Williams: Je ne comprends pas bien. Nous avons un directeur régional pour la région de l'Atlantique.

M. McCain: Où se trouve-t-il?

M. Williams: A Halifax. Je ne comprends pas très bien pourquoi vous voulez... Vraiment quel serait le...

M. McCain: La raison pour laquelle je voudrais rencontrer certaines de ces personnes est que des pêcheurs de plusieurs régions nous ont dit qu'ils étaient en désaccord avec les montants accordés à une région plutôt qu'à une autre. Comme ils voyagent d'un port à l'autre, ils se rendent compte que certains ports ont de meilleures installations que la leur; pourquoi devrait-il en être ainsi? Le directeur régional peut-il expliquer ceci? La région de Seal Cove est une des victimes de cette planification et de cette centralisation.

M. Williams: Nous fournirons un rapport sur Seal Cove. Je ne sais pas si le directeur régional est au courant de ce qui se dit à propos de Seal Cove, mais il aura sûrement son mot à dire au moment où nous fournirons ces rapports. Je ne sais pas s'il pourra nous donner d'autres renseignements au sujet de subventions. Nous avons presque tout dit aujourd'hui.

Le président: Il y a une autre raison pour questionner le directeur régional: si j'ai bien compris, il s'agissait de leur faire comprendre, grâce aux membres ici présents, qu'il y a deux façons de voir les choses. J'espère que ce sera possible.

Nous devrions au moins faire un autre tour de questions à ce sujet. Qui est le directeur régional?

M. Reid: Nous en avons deux. Nous avons un directeur régional à Terre-Neuve et nous en avons un à Halifax.

M. Barnett: Monsieur le président, je ne sais pas si cela s'applique à la région atlantique, mais nous parlons vraiment en terme de chacun pour sa province. La région atlantique se subdivise-t-elle en deux districts, comme par exemple c'est le cas pour la Colombie-Britannique et le Yukon?

M. Williams: Oui, nous avons un bureau de district dans chacune des provinces.

M. Barnett: Quelqu'un connaissant les détails de cette situation dans les provinces et qu'est-ce que le Comité...

M. Carter: Monsieur Williams, à Terre-Neuve à qui je pense est M. Whelan. Il est le directeur régional.

M. Williams: Oui. Il est le gérant de la conception et de la construction ainsi que notre gérant de projet.

M. Carter: J'ai cru que pour chaque province, nous pourrions avoir...

[Text]

The Chairman: I am sorry Mr. Carter. At this point I think we should adjourn this meeting, and have our steering committee meeting now, to decide who we were going to bring in, which I think is a customary thing. It would be easier to say right here in this room than to go to another room.

Mr. Rooney: Mr. Chairman, just before you adjourn I had intended to present a motion which may or may not be necessary. Perhaps it can be done after this meeting.

The Chairman: I think it can be done *in camera*. This motion has to do with the general statement of records. It can be done *in camera*, yes.

I declare the meeting adjourned.

[Interpretation]

Le président: Je suis désolé, monsieur Carter. Je crois qu'à ce moment, nous devrions ajourner cette séance et réunir maintenant notre Comité de direction pour décider qui nous contacterons; c'est l'usage. Il serait plus facile de rester dans cette salle plutôt que d'aller dans une autre.

M. Rooney: Monsieur le président, juste avant que vous n'ajourniez, j'avais l'intention de présenter une motion qui serait ou ne serait pas nécessaire. Peut-être pourrais-je le faire après cette séance?

Le président: Vous pourrez la faire à huis clos. Cette motion a rapport à l'exposé général des faits. Oui, vous pouvez la faire à huis clos.

J'ajourne la séance.

HOUSE OF COMMONS

Sub-issue No. 2

Monday, May 14, 1973
Tuesday, May 22, 1973
Wednesday, May 23, 1973

Chairman: Mr. Paul McRae

CHAMBRE DES COMMUNES

Sous-fascicule n° 2

Le lundi 14 mai 1973
Le mardi 22 mai 1973
Le mercredi 23 mai 1973

Président: M. Paul McRae

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Sub-Committee on*

Harbour and Wharf Facilities (Atlantic Regions)

of the Standing Committee on

National Resources and Public Works

*Procès-verbaux et témoignages
du sous-Comité sur les*

Installations portuaires et quais (Régions de l'Atlantique)

du Comité permanent des

Ressources nationales et des Travaux publics

RESPECTING:

Harbour and Wharf Facilities in Small
Craft Harbours in the Atlantic Regions.

CONCERNANT:

Les installations portuaires et les quais pour
petites embarcations des régions de
l'Atlantique.

APPEARING:

The Hon. Jack Davis, Minister of the
Environment and Minister of Fisheries.

The Hon. Jean-Eudes Dubé, Minister of
Public Works.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

COMPARAISSENT:

L'honorable Jack Davis, ministre de
l'Environnement et ministre des Pêches.

L'honorable Jean-Eudes Dubé,
ministre des Travaux publics.

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

SUB-COMMITTEE ON HARBOUR AND WHARF
FACILITIES (ATLANTIC REGIONS)

OF THE

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL
RESOURCES AND PUBLIC WORKS

Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Barnett
Carter

Lundrigan
McCain

SOUS-COMITÉ SUR LES INSTALLATIONS
PORTUAIRES ET LES QUAIS
(RÉGIONS DE L'ATLANTIQUE)

DU

COMITÉ PERMANENT DES RESSOURCES
NATIONALES ET DES TRAVAUX PUBLICS

Président: M. Paul McRae

Messieurs

Rompkey

Rooney
Tétrault—(8).

(Quorum 5)

Le greffier du sous-comité

Lois A. Cameron

Clerk of the Sub-committee

Pursuant to the Order of the
Standing Committee on National
Resources and Public Works on
May 8, 1973:

On Monday, May 14, 1973:

Mr. Lundrigan replaced Mr. Haliburton.

Conformément à l'ordre adopté par le
Comité permanent des ressources
nationales et des travaux publics
le 8 mai 1973:

Le lundi 14 mai 1973:

M. Lundrigan remplace M. Haliburton.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MAY 14, 1973

(4)

[Text]

The Sub-committee on Harbour and Wharf Facilities in Small Craft Harbours in the Atlantic Regions of the Standing Committee on National Resources and Public Works met *in camera* at 10:25 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. McRae, presiding.

Members of the Sub-committee present: Messrs. Barnett, Carter, Haliburton, McCain, McRae, Rompkey, Rooney.

Other Member present: Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent).

The Sub-committee continued consideration of its Order of Reference from the Committee (*See Minutes of Proceedings of Friday, May 11, 1973, Sub-issue No. 1*) in particular, the order of business to be followed in relation to that Order of Reference.

Agreed,—That a maximum of seven fishermen or their representatives be invited to appear as witnesses before this Sub-committee from each of the following areas before May 30, 1973:

- 1) Newfoundland and Labrador
- 2) Bay of Fundy and South Shore of Nova Scotia
- 3) Gulf of St. Lawrence

and further, that a representative of the Newfoundland Department of Fisheries be extended an invitation to appear before this Sub-committee during the same period;

and that, where necessary, reasonable living and travel expenses be paid to the witnesses invited to appear.

Agreed,—That Members of the Sub-committee submit the names of the fishermen or their representatives to be invited to appear, to the Clerk of the Sub-committee as soon as possible.

Agreed,—That the Honourable Jean-Eudes Dubé, Minister of Public Works and the Honourable Jack Davis, Minister of the Environment and Minister of Fisheries be invited to appear before the Committee on Friday, May 18, 1973 at 9:30 o'clock a.m., and that the representative from the Newfoundland Department of Fisheries be scheduled to appear at the same time, if possible.

Agreed,—That the fishermen or their representatives from the various areas be scheduled to appear as follows:

On Tuesday, May 22, 1973—Gulf of St. Lawrence area.

On Wednesday, May 23, 1973—Bay of Fundy and South Shore of Nova Scotia area.

On Friday, May 25, 1973—Newfoundland and Labrador area.

At 11:10 o'clock p.m., the Sub-committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAUX

LE LUNDI 14 MAI 1973

(4)

[Traduction]

Le Sous-comité sur les installations portuaires et les quais pour petites embarcations des régions de l'Atlantique, du Comité permanent sur les ressources nationales et les travaux publics se réunit aujourd'hui à huis clos à 22h25. Le président, M. McRae, occupe le fauteuil.

Membres du Sous-comité présents: MM. Barnett, Carter, Haliburton, McCain, McRae, Rompkey, Rooney.

Autre député présent: M. LeBlanc (Westmorland-Kent).

Le Sous-comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du Comité (*Voir les procès-verbaux du vendredi 11 mai 1973, sous-fascicule no. 1*), notamment, l'ordre des travaux à suivre par rapport à cet Ordre de renvoi.

Il est convenu,—Qu'un maximum de sept pêcheurs ou leurs représentants de chacune des régions suivantes soient invités à témoigner devant ce Sous-comité avant le 30 mai 1973:

- 1) Terre-Neuve et le Labrador
- 2) La Baie de Fundy et la Rive Sud de la Nouvelle-Écosse
- 3) Le Golfe St. Laurent

et de plus, qu'un représentant du ministère des Pêches de Terre-Neuve soit invité à comparaître devant ce Sous-comité au cours de la même période;

et que, si nécessaire, des frais raisonnables de logement et de transport soient accordés aux témoins invités à comparaître.

Il est convenu: Que les membres du Sous-comité fassent part des noms des pêcheurs ou de leurs représentants qui seront invités à comparaître, au greffier du Sous-comité aussitôt que possible.

Il est convenu: Que l'honorable Jean-Eudes Dubé, ministre des Travaux publics et l'honorable Jack Davis, ministre de l'Environnement et ministre des Pêches soient invités à comparaître devant le Comité le vendredi 18 mai 1973 à 9h30, et que le représentant du ministère des Pêches de Terre-Neuve compareaisse au même moment, si possible.

Il est convenu: Que les pêcheurs ou leurs représentants des diverses régions comparaissent dans l'ordre qui suit:

Le mardi 22 mai 1973—La région du Golfe St. Laurent.

Le mercredi 23 mai 1973—La région de la Baie de Fundy et la Rive Sud de la Nouvelle-Écosse.

Le vendredi 25 mai 1973—La région de Terre-Neuve et du Labrador.

A 23h10, le Sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

TUESDAY, MAY 22, 1973

(5)

[Text]

The Sub-committee on Harbour and Wharf Facilities in Small Craft Harbours in the Atlantic Regions of the Standing Committee on National Resources and Public Works met at 8:18 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. McRae, presiding.

Members of the Sub-committee present: Messrs. Barnett, Carter, Lundrigan, McCain, McRae and Rompkey.

Other Members present: Messrs. Crouse, LeBlanc (Westmorland-Kent) and Marshall.

Appearing: The Honourable Jack Davis, Minister of the Environment and Minister of Fisheries; The Honourable Jean-Eudes Dubé, Minister of Public Works.

Witness: From the Department of the Environment: Mr. W. A. Reid, Director, Small Craft Harbours Branch.

The Sub-committee continued consideration of its Order of Reference from the Committee. (See *Minutes of Proceedings of Friday, May 11, 1973, Sub-issue No. 1*)

The Sub-committee agreed to revise the schedule of meetings, adopted by it Monday, May 14, 1973 to provide that the Sub-committee meet:

- At 3:30 o'clock p.m. on Wednesday, May 23, 1973 to hear fishermen from the Newfoundland, Labrador and Gulf of St. Lawrence areas;
- At 9:30 o'clock a.m. and at 2:00 o'clock p.m., if necessary, on Friday, May 25, 1973 to hear Mr. Rupert Prince, Deputy Minister of Fisheries (Newfoundland) and fishermen from the Bay of Fundy, South Shore of Nova Scotia and Gulf of St. Lawrence areas.

Agreed,—That the witnesses to be heard on the above-mentioned dates be those listed on the schedule distributed to members with the addition of two representatives from the Gulf of St. Lawrence area whose names are to be submitted to the Clerk of the Committee by Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent) and with the possibility of the substitution of one of the proposed witnesses for Friday, May 25, by another at the direction of Mr. McCain.

Agreed,—That the Sub-committee hold this meeting without interpretation and make a decision as to the printing of its Minutes of Proceedings and Evidence for this meeting at a later date.

The Ministers and the witness were questioned.

At 10:30 o'clock p.m., the Sub-committee adjourned to 3:30 o'clock p.m. on Wednesday, May 23, 1973.

WEDNESDAY, MAY 23, 1973

(6)

[Text]

The Sub-committee on Harbour and Wharf Facilities in Small Craft Harbours in the Atlantic Regions of the Standing Committee on National Resources and Public Works met at 3:45 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. McRae, presiding.

Members of the Sub-committee present: Messrs. Barnett, Carter, Lundrigan, McCain, McRae, Rompkey, Rooney.

LE MARDI 22 MAI 1973

(5)

[Traduction]

Le Sous-comité sur les installations portuaires et les quais pour petites embarcations des régions de l'Atlantique, du Comité permanent des ressources nationales et des travaux publics, se réunit aujourd'hui à 20 h 18. Le président, M. McRae, occupe le fauteuil.

Membres du Sous-comité présents: MM. Barnett, Carter, Lundrigan, McCain, McRae et Rompkey.

Autres députés présents: MM. Crouse, LeBlanc (Westmorland-Kent) et Marshall.

Comparaissent: L'honorable Jack Davis, ministre de l'Environnement, ministre des Pêches, et l'honorable Jean-Eudes Dubé, ministre des Travaux publics.

Témoin: Du ministère de l'Environnement: M. W.A. Reid, directeur, Direction des installations portuaires pour petites embarcations.

Le Sous-comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du Comité. (Voir les *procès-verbaux du vendredi 11 mai 1973, fascicule n°1*)

Le Sous-comité accepte de revoir l'horaire des réunions qu'il a adopté le lundi 14 mai 1973, afin de prévoir que le Sous-comité se rencontrera:

- A 15h30, le mercredi 23 mai 1973 pour entendre les pêcheurs de la région de Terre-Neuve, du Labrador et du Golfe St-Laurent;
- A 9h30, et à 14 heures, si nécessaire, le vendredi 25 mai 1973 pour entendre M. Rupert Prince, sous-ministre des Pêches (Terre-Neuve) et des pêcheurs de la région de la Baie de Fundy, de la Rive Sud de la Nouvelle-Écosse et du Golfe St. Laurent.

Il est convenu,—Que les témoins qui comparaitront aux dates sus-mentionnées soient ceux dont le nom figure sur les horaires distribués aux membres, ainsi que 2 représentants de la région du Golfe St. Laurent dont les noms devront être remis au greffier du Comité par M. LeBlanc (Westmorland-Kent) et avec la possibilité qu'il y ait substitution d'un des témoins, pour le vendredi 25 mai, par un autre, à la demande de M. McCain.

Il est convenu,—Que le Sous-comité se réunisse sans qu'il y ait d'interprétation et qu'il prenne une décision quant à l'impression de ses procès-verbaux et de ses témoignages pour cette réunion, à une date ultérieure.

Les ministres et les témoins répondent aux questions.

A 22h30, le Sous-comité suspend ses travaux jusqu'à 15h30 le mercredi 23 mai 1973.

LE MERCREDI 23 MAI 1973

(6)

[Traduction]

Le Sous-comité sur les installations portuaires et les quais pour petites embarcations des régions de l'Atlantique, du Comité permanent des ressources nationales et des travaux publics, se réunit aujourd'hui à 15h45. Le président, M. McRae, occupe le fauteuil.

Membres du Sous-comité présents: MM. Barnett, Carter, Lundrigan, McCain, McRae, Rompkey, Rooney.

Other Members present: Messrs. Crouse, LeBlanc (Westmorland-Kent), Marshall, McGrath, Smith (Northumberland-Miramichi).

Witnesses: From the P.E.I. Fishermen's Association: Mr. Adelard Gallant, Secretary; Mr. Elwood Cook, Director. *Mr. Wayne Quinlan, Fisherman, Bay de Verde, Newfoundland. From the Bonavista Centre Development Association:* Father James A. Berresford, Kings Cove, Newfoundland. *From the Newfoundland Fisherman Food, Fish and Allied Workers Union:* Mr. Richard Cashin, President. Mr. Gordon Weir, Fisherman, Little Bay Islands, Newfoundland.

The Sub-committee resumed consideration of its Order of Reference from the Committee. (*See Minutes of Proceedings of Friday, May 11, 1973, Sub-issue No. 1*)

On motion of Mr. Barnett, it was

*Agreed,—*That the President of the Treasury Board be requested to appear before the Sub-committee on Friday, May 25, 1973.

The witnesses made statements and were questioned.

At 6:45 o'clock p.m., the Sub-committee adjourned to Friday, May 25, 1973 at 11:00 o'clock a.m.

Autres députés présents: MM. Crouse, LeBlanc (Westmorland-Kent), Marshall, McGrath, Smith (Northumberland-Miramichi).

Témoins: De l'Association des pêcheurs de l'Île du Prince-Édouard: M. Adelard Gallant, secrétaire; M. Elwood Cook, directeur; M. Wayne Quinlan, pêcheur, Bay de Verde, Terre-Neuve; *de la Bonavista Centre Development Association:* le père James A. Berresford, Kings Cove, Terre-Neuve. *Du Newfoundland Fisherman Food, Fish and Allied Workers Union:* M. Richard Cashin, président. M. Gordon Weir, pêcheur, Little Bay Islands, Terre-Neuve.

Le Sous-comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du Comité. (*Voir les procès-verbaux du vendredi 11 mai 1973, sous-fascicule n° 1*).

Sur la proposition de M. Barnett,

*Il est convenu,—*Que le président du Conseil du Trésor soit invité à comparaître devant le Sous-comité le vendredi 25 mai 1973.

Les témoins ont fait des commentaires et ont répondu aux questions.

A 18h 45, le Sous-comité suspend ses travaux jusqu'au vendredi 25 mai 1973 à 11 heures.

Le greffier du Sous-comité

Lois A. Cameron

Clerk of the Sub-committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, May 23, 1973

• 1546

[Text]

The Chairman: Can I say I see a quorum?**An hon. Member:** Good!

The Chairman: In pursuance of the order of reference given to us by the Committee, we will continue this afternoon our investigation into the needs of harbour and wharf facilities in small craft harbours in the Atlantic region.

I would like to welcome the witnesses who have come today. I would like to say first that the committee before you have very strong feelings—I think they are unanimous—that the fisheries in the Atlantic region and the small craft harbours have been neglected over the last several years for one reason or another. I think a real effort is being made here to do something about it. So we hope that in coming here you feel that you actually are contributing and that you are not going through a process of coming, talking, and going away with nothing happening. It is the endeavour of this committee to make sure that something actually does happen.

We have with us this afternoon—and I will read the names in the order they are sitting—Mr. Adelard Gallant from Egmont Bay, Prince Edward Island, Secretary of the Prince Edward Island Fishermen's Association; Mr. Elwood Cook, Cape Wolfe, Howard's Cove, Prince Edward Island, Director of the P.E.I. Fishermen's Association; Mr. Wayne Quinlan, Bay de Verde, Newfoundland; Father James A. Berresford, King's Cove, Newfoundland, Bonavista Centre Development Association; Mr. Richard Cashin, President of the Food Fish and Allied Workers Union, Newfoundland, and a former member of this House; and Mr. Gordon Weir, Little Bay Islands, Newfoundland.

It was agreed last night that I would introduce each of the witnesses and give them time to say a few words individually or present a brief; if they liked. There are two people from Prince Edward Island who have a small brief to present. If you do not want to say anything, fine. Then I will open it to each of the members of the committee and each member will be allowed 15 minutes.

Mr. Smith (Northumberland-Miramichi): Mr. Chairman, Could I ask a question before you proceed? I am not a member of the committee but I am a member of the Fisheries Committee and very much interested. I do not believe there is anyone here today from New Brunswick...

The Chairman: I believe Mr. LeBlanc will be here shortly.

Mr. Smith (Northumberland-Miramichi): I mean no witnesses. Mr. LeBlanc undertook to co-ordinate the delegation from New Brunswick. He encountered some difficulty because it is the lobster fishing season in north-eastern New Brunswick. In any case, it was understood that there might be another meeting on Friday of this week at which time some additional people from New Brunswick wanted to attend. I understand there are none here today. Is that right?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 23 mai 1973

[Interpretation]

Le président: Avons-nous un quorum?**Un député:** Oui.

Le président: Conformément à la motion de renvoi que nous a donné le comité, nous continuons cet après-midi notre enquête sur les besoins en installations portuaires et en quais des ports pour petites embarcations de la région atlantique.

Je veux souhaiter la bienvenue à nos témoins aujourd'hui. Permettez-moi de dire que ce comité est entièrement et unanimement de l'avis que les pêches et les ports pour petites embarcations de la région de l'Atlantique ont été négligés ces dernières années pour une raison ou une autre. Je pense que nous faisons de réels efforts pour trouver des solutions. Nous espérons donc qu'en venant ici, vous avez l'impression de vraiment contribuer à résoudre les problèmes et non d'être venu, d'avoir parlé et d'être reparti pour rien. C'est la tâche de ce comité de s'assurer que nous trouvons des solutions.

Nous avons ici cet après-midi, dans l'ordre habituel, M. Adelard Gallant de Egmont Bay, Île du Prince-Édouard, qui est secrétaire de l'Association des pêcheurs de l'Île du Prince-Édouard; M. Elwood Cook, Cap Wolfe, Howard's Cove, Île du Prince-Édouard, qui est directeur de l'Association de pêcheurs de l'Île du Prince-Édouard, M. Wayne Quinlan, Bay de Verde, Terre-Neuve; le père James A. Berresford, King's Cove, Terre-Neuve; de Bonavista Centre Development Association; M. Richard Cashin, président de Food Fish and Allied Workers Union, Terre-Neuve, qui est un ancien député de la Chambre; et M. Gordon Weir, Little Bay Islands, Terre-Neuve.

Nous nous sommes mis d'accord hier soir, pour que je présente chacun des témoins et que je leur laisse ensuite le temps de dire quelques mots ou, s'ils préfèrent de présenter un document. Il y a deux personnes de l'Île du Prince-Édouard qui désirent présenter un document. Si vous ne préférez rien dire, c'est parfait. Ensuite, j'accorderai la parole aux membres du comité, et chaque membre pourra parler pendant 15 minutes.

M. Smith (Northumberland-Miramichi): Monsieur le président, je voudrais poser une question avant de commencer. Je ne suis pas membre de ce comité mais je fais partie du comité des Pêches et je suis très intéressé. Je pense qu'il n'y a personne ici du Nouveau-Brunswick aujourd'hui.

Le président: Monsieur LeBlanc sera ici dans quelques instants.

M. Smith (Northumberland-Miramichi): Je voulais parler de témoin. M. LeBlanc est le coordonnateur de la délégation du Nouveau-Brunswick. Il a eu quelques problèmes parce que c'est actuellement la saison de la pêche aux homards au Nouveau-Brunswick dans le nord. De toute façon, il est entendu qu'il y aurait peut-être une autre séance vendredi parce que d'autres gens du Nouveau-Brunswick voulaient s'y présenter. Je pense qu'il n'y en a pas aujourd'hui. Est-ce que j'ai raison?

[Texte]

The Chairman: I understand they have some. I can give you the list of people who are coming from New Brunswick. There is Stanley Savage from Campobello.

Mr. Smith (Northumberland-Miramichi): He is slated for Friday.

The Chairman: Yes, this is for Friday.

Mr. Smith (Northumberland-Miramichi): That is the question I wanted to ask, Mr. Chairman. Is there a meeting Friday or is that still doubtful?

The Chairman: I was going to clarify that later but I can do it right now. There will be a meeting Friday. The only difference is in time. It is changed from 9.30 a.m. to 11 a.m. We are running into the same kind of problem we ran into the other day, but it is now 9.30 to 11. If everyone is agreeable, we will meet from 11 a.m. to about 12.30 p.m., break for lunch, and come back at 2 p.m. and continue until we are finished with the proceedings.

I now see a quorum.

Mr. Marshall: Mr. Chairman, before we get into this, arising out of the discussion last night—I do not know if I am in order, but in view of the fact that finance was such an important issue, I am wondering if there is any consideration being given to having the President of the Treasury Board here for questioning to find out the reasons for the...

The Chairman: Would you like to make a motion to that effect?

• 1550

Mr. Marshall: I so move, Mr. Chairman, that this Committee call as a witness before us the President of the Treasury Board.

The Chairman: Unfortunately I cannot accept the motion, even though I suggested it. Would you leave that motion until one of the regular committee members is here, one of your group, and have him make that motion? We would entertain that motion at that time.

Mr. Barnett: I would be quite prepared to move the motion.

Mr. Marshall: I can be put on the Committee very quickly.

The Chairman: The motion is that the Treasury Board be asked to come to our meeting. This would necessitate an extra meeting, I would assume.

Mr. Marshall: Yes.

The Chairman: Does anyone want to speak to that motion now?

Mr. Marshall: No, I would like to speak to Mr. Drury.

Mr. Rompkey: Mr. Chairman, I think this was discussed in the steering committee at one time, if you remember. We did agree that, if possible, it would be a good idea to have the President of the Treasury Board before the Committee. It is a matter of time now, I suppose. We must have a report in by May 30. Is that right?

[Interprétation]

Le président: Je pense qu'il y a quelques personnes du Nouveau-Brunswick qui, et je peux vous donner une liste des gens qui viennent du Nouveau-Brunswick. Il y a Stanley Savage de Campobello.

M. Smith (Northumberland-Miramichi): Il doit comparaître vendredi.

Le président: Oui, vendredi.

M. Smith (Northumberland-Miramichi): Voici ma question, monsieur le président. Y a-t-il une séance vendredi, oui ou non?

Le président: J'avais l'intention d'en parler plus tard, mais je peux le faire immédiatement. Il y aura une séance vendredi qui se tiendra de 9 h 30 à 11 heures. Nous avons le même problème d'horaire que l'autre jour, mais la séance se tiendra de 9 h 30 à 11 heures. Si tous les membres sont d'accord, la séance se tiendra de 11 heures à 12 heures 30, ensuite nous irons manger et reviendrons à 14 heures pour continuer.

Je crois que nous avons maintenant un quorum.

M. Marshall: Monsieur le président, avant de continuer, et suite à la discussion d'hier soir... je ne sais pas si je peux me le permettre, mais comme les finances sont si importantes, je me demande si on a pensé à inviter le président de Conseil du trésor afin de lui poser des questions en ce qui concerne...

Le président: Voulez-vous proposer une motion en ce sens?

M. Marshall: Je propose, monsieur le président, que ce Comité demande au président du Conseil du trésor de comparaître.

Le président: Malheureusement, je ne puis accepter votre motion, bien que je l'aie suggérée. Voulez-vous attendre qu'un des membres réguliers du Comité soit ici, un de votre groupe, et lui demander de proposer la motion à votre place? Nous pourrions l'accepter à ce moment.

M. Barnett: Je suis prêt à proposer cette motion.

M. Marshall: La proposition sera très brève.

Le président: La motion est que nous demandions au Conseil du trésor de comparaître à une de nos séances. Je suppose que cela nécessitera une séance supplémentaire.

M. Marshall: Oui.

Le président: Quelqu'un a-t-il quelque chose à ajouter à ce sujet?

M. Marshall: Non, mais je voudrais parler à M. Drury.

M. Rompkey: Monsieur le président, je pense que nous en avons parlé à une séance du Comité directeur, si vous vous souvenez. Nous avions convenu, si c'était possible, de demander au président du Conseil du trésor de comparaître devant le Comité. Je pense qu'il ne s'agit plus que d'une question de temps. Il nous faut un rapport pour le 30 mai, n'est-ce pas?

[Text]

The Chairman: Is there any other discussion?

Mr. Marshall: On Friday evening we had to extend beyond the hours. I am sure members would relent from needless questioning so that we could get at the President of the Treasury Board.

The Chairman: If everyone is agreed, we could attempt to get him for Friday, but in lieu of Friday it may have to be sometime on Monday. I am not so sure that his presence would be necessary in terms of our report. I do not think it would affect the report particularly anyway. So if he came afterwards even, it would not matter that much.

Are we all agreed? Do we need the question?

An hon. Member: We are all agreed on that.

The Chairman: Can I then allow the witnesses to speak? I think we will pass first to the two gentlemen from Prince Edward Island who I think have a short brief they would like to go through. Mr. Cook.

Mr. Elwood Cook (Cape Wolfe, Howard's Cove, Prince Edward Island): Honourable members, ladies and gentlemen, first of all we express our appreciation for the opportunity to meet with you. The purpose of these brief remarks is merely to introduce a matter of major concern to us as fishermen. That is the question of adequate harbour and wharf facilities as these relate primarily to our Prince Edward Island inshore fisheries.

Since 1966 there has been an evident sharp reduction in the work done to maintain or to improve harbour and wharf facilities in our Island ports. At this time we believe that deterioration of these facilities has developed into a very alarming situation. Our association has made every effort to keep officials of your department informed of the actual situation, and as recently as October 1972.

Our federal Minister, the Hon. Mr. Dubé, made an on-the-spot inspection of some of these facilities. Our Island MPs have been kept posted on these matters. Yet as of this day we see no action. It is worthy of note that some seven years ago a budgetary item of approximately \$1 million was earmarked for the maintenance and construction of wharf and harbour facilities on Prince Edward Island. In 1973 we are led to believe that the figure is in the vicinity of one half million dollars. This represents a reduction of 50 to 60 per cent. When one considers the rise in maintenance costs, it is fair to state that the 1973 figure is probably less than 30 per cent of what it was six or seven years ago. Is it any wonder, then, that the Island wharf and harbour facilities show evidence of neglect?

• 1555

It is our opinion that in the future, a minimum of one and one quarter million dollars per year will be required to meet the province's needs in this domain. With this minimum there must be an accelerating built-in factor of 7 per cent or so to cover rising costs of materials and labour; of the recommended sum, 50 per cent might be allocated for maintenance purposes and 50 per cent for replacement or construction of new facilities. The foregoing statistics are based on information received from a number of sources, including releases from your own department, press releases from other sources, and by consulting a number of competent civil engineers.

[Interpretation]

Le président: Y a-t-il d'autre discussion?

M. Marshall: Vendredi soir, nous avons dépassé les heures normales. Je suis sûr que les membres s'abstiendront de poser des questions inutiles pour que nous puissions inviter le président du Conseil du trésor.

Le président: Si vous êtes tous d'accord, nous pourrions lui demander de venir vendredi, mais il se pourrait qu'il ne puisse pas venir avant lundi. Je ne suis pas sûr que sa présence soit nécessaire en ce qui concerne notre rapport. De toute façon, je pense qu'elle ne changerait rien au rapport. Donc, même s'il venait plus tard, cela importerait peu.

Êtes-vous tous d'accord? Faut-il passer au vote?

Un député: Nous sommes tous d'accord.

Le président: Les témoins peuvent-ils parler maintenant? J'accorde la parole aux deux témoins de l'Île-du-prince-Édouard qui, je pense, ont une brève déclaration à nous faire. Monsieur Cook.

M. Elwood Cook (Cap Wolfe, Howard's Cove, Île-du-Prince-Édouard): Messieurs les députés, mesdames et messieurs, nous tenons d'abord à vous dire combien nous sommes heureux de pouvoir vous rencontrer. Ma déclaration a pour but de vous faire connaître une question qui préoccupe tous les pêcheurs. Il s'agit de la question des installations portuaires et des quais puisqu'elle concerne principalement nos pêches intérieures de l'Île-du-Prince-Édouard.

Depuis 1966, nous avons assisté à une réduction considérable du travail d'entretien ou d'amélioration des installations portuaires et des quais dans nos ports intérieurs. Nous sommes d'avis maintenant que ces installations se sont détériorées à un point alarmant. Notre association a fait nombre d'efforts pour tenir les représentants de votre ministère au courant de la situation, la dernière fois au mois d'octobre 1972.

Le ministre fédéral, M. Dubé, est venu lui-même inspecter quelques-unes de ces installations. Les députés de l'Île-du-Prince-Édouard sont tenus au courant de la question. Malgré cela, il ne s'est rien passé. Il est remarquable de constater que, il y a sept ans, on accordait environ un million de dollars dans le budget pour l'entretien et la construction d'installations portuaires et de ports dans l'Île-du-Prince-Édouard. En 1973, ce chiffre ne s'élève plus qu'à un demi million de dollars. Il s'agit là d'une réduction de 50 à 60 p. 100. Si l'on considère l'augmentation des coûts d'entretien, on peut affirmer que le chiffre de 1973 ne représente probablement pas plus que 30 p. 100 de celui d'il y a sept ans. Il n'est donc pas étonnant que les installations portuaires et les quais de l'île ont l'air négligés?

A mon avis, il faudrait dépenser à l'avenir au moins 1,250 mille dollars par année pour répondre aux besoins de la province dans ce domaine. Il faudrait également y incorporer un facteur d'accélération de 7 p. 100 environ qui s'appliquerait au coût des matériaux et de la main-d'œuvre. On pourrait allouer 50 p. 100 de la somme recommandée à des fins d'entretien et l'autre 50 p. 100 pour remplacer ou construire de nouvelles installations. Les statistiques qui précèdent sont fondées sur des renseignements provenant de différentes sources, y compris de communiqués de votre propre ministère, de communiqués d'ailleurs et de nos consultations avec un certain nombre d'ingénieurs civils compétents.

[Texte]

The drastic cuts in funds available for maintenance and or construction of Island harbour and wharf facilities has created:

1. A dangerous fire hazard in some ports where we have overcrowding with 50 to 100 boats—valued from \$6,000 to \$14,000 each—moored in extremely close quarters, sometimes as many as 7 to 9 boats tied abreast of each other. Besides the loss of boats and fishing equipment, it is not difficult to picture other adverse effects a fire would have on the industry—loss of earning power for the fishermen concerned, reduction in raw material for processing plants, loss of work for employees, etc.

2. The same danger exists in the case of heavy storms and high tides—the disaster which occurred at Howard's Cove, a small fishing port in Prince County, is a grim reminder of what can happen when man-made facilities are not adequate to cope with the ravaging forces of nature; and

3. Many man hours—production hours—have been lost because harbour facilities do not permit, often without risk to life and limb, boats to "sail" to the fishing grounds—in cases when storms develop unexpectedly when these small craft are out at sea, port entry is too often a very dangerous undertaking.

A new, fast developing Island industry is that of deep-sea fishing and the tourist or sport fishery. This industry has great potential very evident in a number of Island fishing communities. However, if it is to be developed to its maximum potential, we require better harbour and wharf facilities. Approaches to wharves need to be covered with asphalt. Adequate parking facilities and surroundings are required which spell cleanliness and safety to our visitors. Unfortunately, as already mentioned, we have few facilities measuring up to this proposed standard.

Who is responsible for this deplorable situation? We do not for one moment wish to point the finger of scorn at anyone in particular. We of the P.E.I. Fishermen's Association are of the opinion that the personnel of the Department of Public Works are doing a creditable job with the very limited resources place at their disposal. The parties responsible for the curtailment of funds have made a very serious mistake—indeed, we consider it a grave injustice to our Island fishermen and we urge the Department of Public Works to take every necessary step to correct this injustice to which our fishermen have been subjected. We, furthermore, see no logical reason why steps in this direction cannot be taken this year, 1973. Any unnecessary delay is unthinkable.

Please accept our sincere thanks and appreciation for your anticipated co-operation. We would welcome a frank discussion on these and other matters pertinent to our Island fishing industry. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Cook. Mr. Quinlan, do you have anything to say?

Mr. Wayne Quinlan (Bay de Verde, Newfoundland): I do not intend to say anything at this time except to thank the Committee for my being able to be here today.

[Interprétation]

Des diminutions importantes dans les fonds alloués à l'entretien et/ou à la construction des installations portuaires et des quais dans l'île ont créé:

1. Un danger de feu sérieux dans la plupart des ports où ils avaient de 50 à 100 bateaux qui valent de \$6,000 à \$14,000 chacun ancrés trop près les uns des autres, vous avez parfois 7 ou 9 attachés côte à côte. A part la perte des bateaux et de l'équipement de pêche, il n'est pas difficile de voir quels seraient les effets terribles que le feu pourrait avoir dans cette industrie, perte de gain pour les pêcheurs, diminution des matériaux bruts traités dans les usines, perte de travail pour les employés, etc.

2. Il y a également le grand danger que présentent les tempêtes et les marées hautes, on se souvient trop bien du désastre de Howard's Cove, un petit port de pêche de Prince County, et c'est ce qui peut arriver lorsque les installations faites par l'homme ne sont pas de taille à se mesurer avec les forces vengeresses de la nature; et

3. On a perdu beaucoup d'heures-hommes, d'heures de production, parce que les installations portuaires ne permettaient pas, sans risque pour la vie ou pour des blessures aux membres, aux bateaux de «naviguer» où se trouvaient les poissons, car si une tempête inattendue s'élevait alors que ces petits bateaux sont en haute mer, l'entrée du port présentait trop souvent un accès dangereux.

Une nouvelle industrie de l'île se développe très rapidement et celle de la pêche en haute mer et de la pêche touristique ou sportive. Les possibilités sont évidentes dans plusieurs localités de l'île. Toutefois, pour l'exploiter à son maximum, il faudrait de meilleures installations portuaires et de meilleurs quais. Il faudrait également que les approches des quais soient recouvertes d'asphalt. Il faudrait aussi des terrains de stationnement et des abords propres, sans danger pour les visiteurs. Heureusement, comme je l'ai déjà dit, nous avons peu d'installations qui répondent à ces normes.

Qui est responsable de cette situation déplorable? Nous ne voulons pas du tout diminuer qui que ce soit. Nous, de l'Association de l'Île du Prince-Édouard, sommes d'avis que le personnel du ministère des Travaux publics fait un travail méritoire étant donné le peu de ressources qu'il a à sa disposition. Les personnes qui sont responsables de la diminution des fonds sont gravement trompées, en vérité, nous croyons qu'il s'agit là d'une grave injustice commise envers les pêcheurs de l'île et nous exhortons le ministère des Travaux publics à prendre les mesures nécessaires pour la corriger. Nous ne voyons pas pourquoi on ne le ferait pas cette année, en 1973. Tout retard non motivé est impensable.

Veillez accepter nos sincères remerciements et notre reconnaissance pour votre collaboration anticipée. Nous apprécierions une discussion franche sur ces sujets et sur d'autres concernant l'industrie de la pêche de notre île. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Cook. Monsieur Quinlan, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Wayne Quinlan (Bay de Verde, Terre-Neuve): Je n'ai pas l'intention de parler pour l'instant, sauf pour remercier le Comité de nous avoir invités.

[Text]

The Chairman: Thank you. Father James Berresford.

Rev. James Berresford (Kings Cove, Newfoundland): Mr. Chairman, at the outset I would like to say that I am here representing the Bonavista Centre Development Association and thereby representing approximately 250 fishermen who I think believe that Newfoundland could survive on the fishery alone. This may sound as a blank statement when you figure out the lack of facilities there are in the province. But if I did not believe that I would not be here today, and I would like to thank the Subcommittee for the invitation to appear. I feel the biggest complaint about the attention that we receive here from Ottawa perhaps stems back to the first federal Minister of Fisheries that Newfoundland ever had. In the year 1950, James Sinclair, the minister at that time, took the back of an envelope and wrote to his Deputy Minister three really harsh statements: 1. No capital aid; 2. No participation; and 3. Normal service only. While that did not even get the respect of being on a memo sheet and that note may be lost for a long time, we feel that the attitude still remains.

• 1600

The capital aid we receive from the Department of Fisheries is only token. The participation is almost non-existent and whereas Mr. Sinclair promised normal service I think there is no way we can say that Ottawa is giving us normal service, that is, service which is normal for a successful fishing industry in Newfoundland. The wharves are falling down. No account is being given to the sanitary conditions of the fishing stages and time after time we are refused a few dollars to put in slipways here and there all over the province. I am speaking particularly now of my own area.

If we wanted to sit down and think about gold-plated things that could be done, we would be thinking about holding depots and freezing plants, ice making plants, and probably we could go on to the whole idea of factory ships. We are not here I think to ask for gold-plated things nor to indicate that we need gold-plated things for the fishery. We are here to state that we need wharves and we need sanitary conditions and we need small slipways. Fishermen I think have a right to harvest the God-given resources and I think they also have a right to the leadership which ensures that the fishery potential is exploited but not over exploited.

How long are we allowed, Mr. Chairman?

The Chairman: Just continue Father, three or four minutes I would say.

Rev. Father Berresford: We are glad that we have such associations like the SOFA; Save our Fisheries Association, which is concerned about the 12-mile and 50-mile limits and they have come a long way since September 10, 1971 but I think we need something more positive for the inshore fishery. I think driving the foreign vessels out of our waters is like driving kids off a ball field just to let the grass grow, but what is the point in letting the grass grow if you have nothing to cut it with and no market-place for it in the first place. This I think is the category of our fishery.

[Interpretation]

Le président: Je vous remercie. Père Berresford.

Père James Berresford (Kings Cove, Terre-Neuve): Monsieur le président, j'aimerais dire tout d'abord que je représente l'Association du développement du Centre de Bonavista, par le fait de 250 pêcheurs qui, je crois, ont conscience que Terre-Neuve pourrait survivre de la pêche seulement. Cela peut vous sembler une déclaration intempestive parce que vous songez au manque d'installations qui existent dans la province. Mais si je n'y croyais pas, je ne serais pas ici aujourd'hui et je remercie le Comité de votre invitation. Si nous nous plaignons de l'attitude d'Ottawa vis-à-vis nous, c'est que cela remonte sans doute au premier ministre fédéral des Pêches de Terre-Neuve. En 1950, le ministre James Sinclair coucha sur l'arrière-enveloppe trois déclarations extrêmement dures qu'il envoya à son sous-ministre: premièrement, pas d'aide financière; deuxièmement, pas de participation; et troisièmement, service régulier uniquement. Même si ces trois commentaires n'ont pas été respectueusement couchés sur une note de service, c'est que cette note a dû être perdue; nous estimons que cette attitude ne changera pas.

L'aide financière que nous avons reçue du ministère des Pêches est à peu près nulle. La participation est à peu près inexistante et même si M. Sinclair nous a promis un service régulier, je pense qu'il nous est impossible d'affirmer qu'Ottawa nous le fournit; bien sûr, il s'agit du service régulier nécessaire à la réussite de l'industrie piscicole de Terre-Neuve. Le quai s'écroule. Personne ne tient compte des conditions sanitaires des installations de pêche et à plusieurs reprises on nous a refusé quelques dollars pour la construction de cales dans toute la province. Je parle pour l'instant de ma propre région.

Si l'on veut s'asseoir et discuter des choses extraordinaires que l'on peut faire, on pourrait songer aux entrepôts et aux usines frigorifiques, aux usines de fabrication de glace et peut-être même passer aux concepts des navires-usines. Nous ne sommes pas ici pour demander des choses extraordinaires ou pour vous dire que nous en avons besoin pour l'industrie de la pêche. Nous sommes ici pour vous dire que nous avons besoin de quais et de conditions hygiéniques ainsi que de petites cales. Les pêcheurs ont droit de récolter les ressources naturelles et ils ont également droit, à mon avis, de profiter de la direction qui permet d'exploiter les pêcheries sans les surexploiter.

De combien de temps disposons-nous, monsieur le président?

Le président: Allez-y, mon père. Il vous reste 3 ou 4 minutes environ.

Le père Berresford: Nous sommes heureux d'avoir les associations comme SOFA (Save our Fisheries Association) qui se préoccupe des limites de 12 mille et 15 mille et ils ont fait un excellent travail depuis le 10 septembre 1971, mais je crois que nous avons encore besoin d'initiatives plus positives dans les domaines de la pêche à l'intérieur des côtes. Je pense que la chasse des navires étrangers hors de nos eaux territoriales ressemble beaucoup à la chasse aux enfants qui sont dans un terrain de jeu uniquement pour laisser pousser l'herbe. Mais quel est le but de laisser pousser l'herbe s'il n'y a personne pour la couper ou aucun marché pour la mettre en vente. Voilà dans quelle catégorie tombe nos pêcheries.

[Texte]

We are protecting it; I think we have a duty to protect it but unless we give some thought to development of the inshore fishery and helping the individual fisherman in his individual harbour, we are wasting our time driving foreign vessels out of our waters. I firmly believe that if development went into Fisheries as it is going into other departments, the DREE department, the Manpower training departments, the unemployment departments, resettlement programs, if an equal amount of money went into the direction of the fisheries as it is into these other areas, we would not have to worry about foreign vessels off our coasts because it just would not pay them to come over. We have all these at our doorstep. It would not pay them to take the journey over to fish because we would have the markets cornered, too, if the whole thing was handled properly.

The duty, as we understand it, of the Fisheries Department is first and foremost to conserve; second, to develop, and third, to set down regulations to maintain a successful prosecution of the fishery.

• 1605

With regard to conservation, it has only been pointed out recently that this has not been done in the past, and I think the fact that we are here this evening points out that we have been negligent in the past in the field of the development of fisheries.

Our corner of the fisheries is not being defended. Every request that comes for attention to fisheries I think is subservient or takes second place to all other departments of government. The men who are convinced of this fact certainly have the energy but they do not have the time or the experience to speak out for themselves. Apart from that, the man who depends most on the fisheries perhaps does not even have his feet wet in trying to protect his own interests by trying to speak out for himself.

That is why the fishermen from our district are not here today. For all the good that they are doing at home on this particular day, they might just as well be here. They are sitting around, still waiting for the ice to move offshore before they can get all their lobster and salmon gear into the water, and we hear the Minister of the Environment telling us that the ice is off the shore of the east coast of Newfoundland. Nothing could be farther from the truth. I must say it does make people sound like liars when you are watching the TV and you see this coming out on the TV. You look through your window and the ice is rafted up 12 and 14 feet. I wonder who the Minister is trying to kid. The ice is in there; if it is not in every cove it is practically in every port. It is still a daily threat to destroying every piece of fishing gear that a fisherman has, that he has put together by hard work and time during the past winter and in years gone by.

Some means has to be found to set the proper opening dates for fisheries. It cannot be left to the calendar printers here in Ottawa who judge when the fishing season should open by the height of the tulips here on Parliament Hill. I do not think that type of thing can be any source of encouragement to the fishermen in our area.

[Interprétation]

Nous les protégeons; je crois qu'il est de notre devoir de le faire ou du moins de songer à exploiter les pêcheries à l'intérieur des côtes et d'aider les pêcheurs particuliers dans leur installation portuaire particulière plutôt que de perdre notre temps à chasser les navires étrangers de nos eaux territoriales. Je crois fermement que si l'exploitation se faisait dans nos pêcheries comme on le voit dans d'autres ministères, le ministère de l'Expansion économique régionale, le ministère de formation de la main-d'œuvre, le ministère qui traite du chômage, les programmes de réaménagement, si un montant égal d'argent était affecté aux pêcheries comme il l'est dans de nombreux autres domaines, nous n'aurions plus à nous préoccuper de chasser les navires étrangers loin de nos côtes puisque cela ne leur rapporterait rien de venir chez nous. Ce sont là les richesses que nous avons chez nous. L'activité de la pêche ne serait pas rentable pour eux parce que nous aurions la main-mise sur le marché si tout était bien organisé.

Le devoir si j'ai bien compris du ministère des Pêches est avant tout la conservation; en deuxième l'exploitation et en troisième lieu, l'établissement de règlements visant à maintenir l'exploitation rentable des pêcheries.

En ce qui a trait à la conservation, on vient de signaler que cet aspect n'a pas été considéré dans le passé et le fait que nous soyons ici ce soir laisse à supposer que nous avons négligé l'exploitation des pêcheries.

Notre coin de pêcheries est mal défendu. Toutes les demandes qui attirent notre attention sur les pêcheries dépendent d'un autre ministère du gouvernement. Ceux qui sont convaincus de ce fait ont certainement l'énergie nécessaire mais ils n'ont ni le temps ni l'expérience pour exprimer leur point de vue. En outre, celui qui dépend le plus des pêcheries ne tient pas à se mouiller les pieds quand il s'agit de protéger ses propres intérêts en se faisant son propre porte-parole.

C'est pourquoi les pêcheurs de notre district ne sont pas ici aujourd'hui. Même s'ils font un excellent travail chez eux aujourd'hui même, ils auraient avantage à être ici. Ils attendent la fonte des neiges pour qu'elle s'en aille au large des côtes avant d'installer leurs attirails de pêche aux homards et aux saumons dans les eaux. Pourtant, nous entendons le ministre de l'Environnement nous dire que... qu'il n'y a plus de glace sur la côte est de Terre-Neuve. Rien n'est plus étranger à la vérité. J'avoue que de telles affirmations font passer les auteurs pour des menteurs surtout quand on regarde la télévision qui nous affirme de telles inexactitudes. On n'a qu'à regarder hors de la fenêtre pour voir que la glace est haute de 12 à 14 pieds. Je me demande bien à qui le ministre veut-il raconter ces histoires. La glace s'y trouve et si elle n'est pas dans tous les havres elle est pratiquement dans tous les ports. Chaque jour, cette dernière menace de détruire chaque pièce d'attirail de pêche que possède le pêcheur et qu'il a créé de lui-même grâce à un travail ardu au cours de l'hiver et des années antérieures.

Il faut trouver une façon d'établir les dates d'ouverture pour la pêche. On ne peut confier aux imprimeurs de calendriers d'Ottawa de trancher cette question à la hauteur des tulipes qui décorent la colline parlementaire. Je ne crois pas que ce genre d'attitudes puissent servir d'encouragement aux pêcheurs de notre région.

[Text]

There is another matter of fishery loans and industrial development. We can touch on that at a later time but I am happy to have said that much now and I would like to give somebody else an opportunity.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Yes, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Since Mr. Cashin is the President of a very important fishermen's union representing fishermen in all parts of the province, perhaps it might be appropriate if he would be heard last and we could go on to the gentleman next to him. I just make that as a suggestion; I am sure he would not object.

The Chairman: Is that agreeable?

Mr. Gordon Weir.

Mr. Gordon Weir (Little Bay Island, Newfoundland): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: You can remain seated, Mr. Weir.

Mr. Weir: I feel better standing, sir. I believe that is my privilege.

The Chairman: By all means.

Mr. Weir: When you sit sometimes you find it more difficult to speak more openly. I do, to be frank. I hope that I come before the fishery committee as a fisherman and not as a doctor with a high degree or a Ph.D. behind my name. I come to you as a fisherman, down-to-earth fisherman, a fisherman who has gone through every trial and tribulation that one can take.

I should say first that I am not altogether pleased with the introduction that was given to our President, Mr. Cashin. He was introduced as Mr. Richard Cashin of the Food, Fish and Allied Workers Union. I always like to like to hear it said that he is the President, our President, of the Newfoundland Food, Fish and Allied Workers Union, because I have a lot of respect for Mr. Cashin and the provincial executive of that union. I worked with him for quite a while, and God bless him, he has good intentions. I know all that he means will come to light some day provided we are behind him. And we are, believe me. Now our fishery today is faced with the greatest crisis I suppose that we have ever faced in the history of Newfoundland. I do not want to be personal about this thing but I may say a word which may leave the impression that it is a personal feeling that I have because when I speak personally I know that my problems are peoples' problems and peoples' problems are my problems because I am in the fishing boat. I would not know where to begin to be frank with you when we start thinking of our problems. There is so much wrong, I do not know where we have to begin to rectify it. I do not believe it is here in Ottawa to be frank with you. I do not. We have come to Ottawa. We have been here a thousand and one times. We have been to Newfoundland. We are not getting our problems solved here, neither we are getting them solved in Newfoundland, so where do we go? It is a question I will ask you to answer, maybe later on.

[Interpretation]

J'aimerais aussi parler des prêts consentis aux pêcheries et de l'expansion industrielle. Nous pourrions y revenir plus tard et je suis heureux d'avoir dit ce que j'avais à dire et j'aimerais maintenant céder la parole à un autre.

M. McGrath: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Oui, monsieur McGrath.

M. McGrath: Étant donné que M. Cashin est le président d'un syndicat de pêcheurs fort important représentant les pêcheurs de toutes les parties de la province, nous aurions peut-être intérêt à l'entendre en dernier et nous pourrions maintenant passer à son voisin. Ce n'est qu'une simple suggestion et je suis persuadé qu'il n'y prendra pas ombrage.

Le président: Vous êtes d'accord?

Monsieur Gordon Weir.

M. Gordon Weir (Little Bay Islands, Terre-Neuve): Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Vous pouvez demeurer assis, monsieur Weir.

M. Weir: Je me sens mieux debout. Je crois que j'en ai le privilège, d'ailleurs.

Le président: Allez-y.

M. Weir: Quand nous sommes assis, il nous est parfois plus difficile de nous prononcer plus librement. C'est mon cas, à vrai dire. J'ose espérer que je me présente ici au Comité des Pêches à titre de pêcheur et non pas comme docteur hautement qualifié ou avec un nom suivi d'un doctorat. Je viens ici comme pêcheur moyen qui a enduré toutes les tribulations et les angoisses possibles à un être humain.

Je dois dire au préalable que je ne suis pas très heureux de la présentation qui a été faite de notre président, M. Cashin. On l'a présenté comme président du Syndicat des travailleurs unis pour la pêche et les denrées alimentaires. Je préfère entendre dire qu'il est le président, notre président du Syndicat des travailleurs unis des denrées alimentaires et des pêches de Terre-Neuve car j'éprouve pour M. Cashin un profond respect et également pour le cadre supérieur provincial de ce syndicat. J'ai travaillé à son service assez longtemps et que Dieu lui vienne en aide, ses intentions sont nobles. Je sais que toutes ses intentions seront mises à jour pourvu que nous l'appuyions. Et c'est ce que nous faisons croyez-m'en. De nouveau, la pêcherie doit faire face à la plus grande crise de son histoire à Terre-Neuve. Je ne veux pas faire de personnalité à cet égard, mais mes propos laisseront peut-être l'impression que j'ai mes sentiments personnels car je sais pertinemment que mes problèmes sont ceux du peuple et que les problèmes du peuple sont les miens car je suis engagé dans les activités des bateaux de pêche. J'ai du mal à savoir où entamer le débat avec vous car je commence à penser à nos difficultés. Il y a tellement de mal fait que je ne sais pas ce qu'il faut d'abord attaquer. A mon avis, je ne crois pas qu'il faille attaquer le problème à Ottawa. Pas du tout. Nous sommes venus à Ottawa des milliers de fois. Nous nous sommes rendus à Terre-Neuve. Pourtant nos problèmes ne sont pas réglés ici, pas plus qu'à Terre-Neuve, nous nous demandons donc où aller? C'est donc une question que nous vous poserons un peu plus tard.

[Texte]

• 1610

I believe I have the essence of the whole reason why we are gathered here today and I am proud that I do because I believe the time has come, the time that I have wished for, for so long, that I personally, Gordon Weir, a fisherman would be called to Ottawa and asked what is wrong. That is wonderful. I can give you assurances ladies and gentlemen that I do know what is wrong, and if you are satisfied to listen, you will not have to ask anybody else because you will know yourselves what is wrong.

We are implementing plans that have no foundation. The plans are based on education. They are based on what you read from books and are not based on practical experience and believe me there is no substitute for that. I would not give up my practical experience for all that is known in Ottawa through education, and I do not mean to discriminate against you people who have an education. Why should I? I should not. I believe sometimes that we are holding down the wrong posts.

I come before you not so often as you as I do our own government in Newfoundland. I have gone into the Department of Fisheries so many times and they know damn well what I am saying is right, but they are not satisfied to listen for obvious reasons. If what I am saying is true then they have no reason to hold down their post. I should have it. Should I not? Sure I should! And I think that is what is wrong today with our fishery. They are not satisfied. They will listen while we are talking. I am afraid that is what you are going to do today, listen while we are talking, and when we are gone you are going to forget we were ever here. It has happened far too often. While you sit here and are not satisfied to listen believe me we are going down the drain so damn fast it is not even funny, so fast. But I hope and pray to God that you will base something on what we are going to say as fishermen and not as doctors, because if I was a doctor I would probably be in the largest hospital you have here in Ottawa today and maybe do some good there too.

We talk of our inshore fishery. I regret that we cannot put into practice what we preach and then put our practice on an equal basis with our principles and then you know what a good fishery we would have today. I do not mean to cast any reflection on any M.P. but just stop and think about it. If you were to place your experience on your principles, then what would you have? Put into practice what you preach. This is why we have gone so damn far down the drain today.

We talk of our inshore fishery. We are gathered together today to see what we should do to improve the fishery, what we should do to improve our harbour facilities, to see whether or not putting a good circulation of water in our holding units, would be the answer. No, it is not the answer.

• 1615

The answer is this: step up our prices; place justice where justice should be, and make sure that we are put on an equal basis with your income. We will have no argument then,—believe me.

[Interprétation]

Je crois connaître le pourquoi de notre réunion aujourd'hui et je suis fier de le savoir car je crois que le temps est venu, le moment si attendu, où j'aurais été invité, moi le pêcheur Gordon Weir, à venir témoigner à Ottawa et à vous dire ce qui ne va pas chez nous. J'en suis heureux. Je puis vous persuader, mesdames et messieurs, que je connais exactement les faiblesses du système et si vous vous donnez le mal de m'écouter, vous n'aurez certainement pas à interroger quelqu'un d'autre car vous savez vous-mêmes ce qui ne va pas.

Nous mettons en vigueur des plans qui n'ont aucun fondement. Ce sont là des plans basés sur l'éducation. Ces derniers sont basés d'après les théories livresques, sans tenir compte de l'expérience pratique, et croyez-moi, rien ne peut remplacer cette dernière. Je ne procurerai jamais mon expérience personnelle contre ce qu'on appelle à Ottawa l'éducation et je ne veux pas faire preuve de discrimination contre vous qui êtes éduqués. Parfois le ferais-je? Je ne devrais pas. J'ai parfois l'impression que nous occupons les mauvais postes.

Je ne vous rends pas visite aussi souvent qu'à mon propre gouvernement de Terre-Neuve. Je me suis rendu au ministère des Pêches si souvent que je sais pertinemment que je suis dans le vrai, mais le ministère n'est aucunement intéressé à m'entendre pour des raisons manifestes. Si ce que je dis est vrai, ils n'ont donc aucune raison d'occuper ce poste. C'est moi qui devrais l'occuper, n'est-ce pas? Bien sûr! Je pense que c'est là ce qui ronge nos pêcheries, de nos jours. Ils ne sont pas contents. Ils écouteront quand nous parlerons. J'ai bien peur que ce sera là votre attitude aujourd'hui, c'est-à-dire de nous écouter quand nous parlerons et, dès notre départ, vous nous mettrez au rancart. Cela s'est produit si souvent déjà. Vous êtes assis sans avoir le moindre intérêt à nous entendre, si bien que nos efforts sont complètement gaspillés et si rapidement que cela en est effrayant. J'ose espérer, et j'en supplie le Seigneur, que vous tiendrez compte de ce que nous disons, comme pêcheurs et non comme docteurs, car si j'étais médecin, je serais probablement dans un des plus grands hôpitaux d'Ottawa à y faire quelque bien.

Nous parlons de nos pêcheries à l'intérieur des côtes. Je regrette de ne pouvoir pas mettre en pratique ce que nous prêchons, de faire coïncider la pratique avec nos principes; vous connaissez également la qualité de nos pêcheries d'aujourd'hui. Je ne veux blâmer aucun député, mais je tiens à ce que vous y réfléchissiez. Si vous deviez baser votre expérience d'après vos principes, que ce passerait-il? Concrétisez ce que vous prêchez. C'est la raison pour laquelle tous nos efforts sont gaspillés.

Nous parlerons de nos pêcheries à l'intérieur des limites. Nous sommes réunis aujourd'hui pour voir ce que nous pouvons faire pour améliorer les pêcheries, nos installations portuaires, pour voir s'il y a lieu d'établir une bonne circulation hydraulique dans nos unités de rétention. Est-ce là une réponse? Non, ce n'en est pas une.

La réponse est la suivante: si les prix augmentent, établissez de la justice là où elle se doit et faites-en sorte que nous soyons traités sur une base de justice en fonction de notre revenu. Nous n'aurons pas d'argument alors croyez-m'en.

[Text]

Let us go to work and bring new legislation into our unemployment insurance Act. Are you aware of the fact that 1,600 Newfoundlanders, since March 15, have been without unemployment insurance? And they have no other source of income? And I am one of them! I do not feel ashamed to tell you that I am one of them. But what does it mean to me? Do I have to give up the stand that I have taken all down through the years, when I have stood on pride and principle? Have I to swallow that now? And go out and tell the world that in spite of the effort and the time and the energy that I have put into the fishery that that is all down the drain?

And no one gives a GD. I know you do not; you cannot argue the point. You may sit here and say, "We are going to do something," but how damn long are we going to wait? I will become a skeleton? I know your intentions are good. I will not argue that for one moment. Your intentions are good but that is no damn good if you, as the M.P.s who represent us in Parliament, are not satisfied to go out and tell a civil servant who you are and what authority you have. Tell him to sit down. You are going to have what gives us justice in Ottawa.

I would tell this whole damn world to sit down today if I had the authority that some of you people here in Ottawa have. Yes, I certainly would and it would be no burden for me. I would do it if I did not see justice handed out to the fishermen. That does not require any more millions of dollars. I will not argue that it is not in millions of dollars already. Enough millions gone into the fishery already! But who is reaping the benefits? The industrialists.

The rich are made richer and the poor are made poorer! This is what disturbs me. I have seen my father, you have seen your father, fish for years and years—50, 40, 60 years—and go into retirement. But what was their financial condition when they went there? They have left a burden on their sons' shoulders, that is what they have left in Newfoundland. I do not want to leave my burdens on my son's shoulders, not when I consider the time, effort and the energy that I have put into it.

You could talk about the fisheries for weeks and weeks. I believe I could. I could go on a witness stand for as long as they had a jury to convict me and shove me behind bars. But I believe, if you have questions to ask, we as fishermen have the answers. As I said earlier, it is no good for me to stand up here and say that this is wrong and something else is wrong if you are not satisfied to listen and to give heed. Tomorrow we will be gone from here and some of you in this building will get a call from the ambassador, probably, of Jamaica and you will forget that we were ever here. This is what is drastic about it.

We should not forget that we are fishermen. You should not forget that what we have to say is right—not 100 per cent; I would not want to stand before you as a genius, I know I am not—there are a lot of things wrong with our fisheries today that could be made just if you settled down and were satisfied to listen to us as fishermen and to give less heed to those who hold higher positions and who are greater than we are.

[Interpretation]

Mettons-nous à la tâche et rédigeons une nouvelle loi en modifiant la Loi sur l'assurance-chômage. Savez-vous que les habitants de Terre-Neuve depuis le 15 mars, ils reçoivent les prestations d'assurance-chômage? Et savez-vous qu'ils n'ont pas d'autre source de revenu? Je suis l'un d'eux! Je n'ai pas honte de vous le dire. Mais qu'est-ce que cela signifie pour moi? Dois-je renoncer à la position que j'ai prise au cours des ans ou la position de fierté de principe; dois-je subir cette honte maintenant? Et allez dire au monde entier qu'en dépit des efforts du temps et de l'énergie que j'ai consacrés tout cela est voué à l'échec?

Et tout le monde s'en fou royalement. J'en suis persuadé: vous ne pouvez pas soutenir l'argument. Vous pouvez me dire: «Nous allons faire quelque chose» mais jusqu'à quand cela va durer? Quand je serai squelette? Je sais que vous êtes pleins de bonnes intentions. J'en dis combien? Pas un instant. Vos intentions sont excellentes mais elles n'ont aucune valeur si vous, en tant que député, qui nous représentez au Parlement n'êtes pas disposés à vous affirmer devant un fonctionnaire pour faire valoir vos droits et votre autorité. Obligez-le à s'asseoir. A ce moment-là, vous ferez en sorte de nous rendre justice à Ottawa.

J'inviterais le monde entier à siéger aujourd'hui si j'avais les mêmes pouvoirs que vous avez ici à Ottawa. Oui, il est certain que je le ferais et cette tâche ne me serait pas pénible. Je prendrais des mesures si je voyais que la justice n'est pas rendue aux pêcheurs. Cette initiative n'exige pas un plus grand nombre de millions de dollars. Je ne dis pas que des millions de dollars ne sont pas en cause. Mais il y a suffisamment de millions qui ont été affectés aux pêcheries jusqu'ici! Mais qui en recueille les bénéfices? Les industriels.

Les riches deviennent plus riches, et les pauvres, deviennent plus pauvres. Voilà bien ce qui me dérange. J'ai vu mon père et le votre pêcher depuis 40, 50 et 60 ans pour ensuite prendre leur retraite. Mais quelle était leur condition financière au moment de leur retraite? Ils ont laissé à leur fils un fardeau financier et c'est pourquoi j'ai quitté Terre-Neuve. Je ne veux pas accablé mon fils d'un tel fardeau et encore moins quand je considère le temps, l'effort et l'énergie que j'y ai consacrés.

Je pourrais vous entretenir des pêcheries pendant des semaines entières. Nul doute que je ne pourrais le faire. Je pourrais servir de témoin aussi longtemps qu'un jury devant une condamnation pour me mettre derrière des barreaux. Mais je crois que si vous avez des questions à poser, nous les pêcheurs avons les réponses pertinentes. Comme je l'ai dit plutôt, il est tout à fait inutile de me tenir ici et de vous dire ce qui ne va pas si vous ne pensez pas m'écouter et donner suite à mes propos. Nous ne serons plus ici demain et quelques-uns d'entre vous recevront des appels d'ambassadeurs de la Jamaïque proposant et de toute évidence vous nous oublierez. Voilà ce qui est tragique dans cet affaire.

Nous ne devons pas oublier que nous sommes des pêcheurs. Nous ne devons pas oublier que ce que nous puisons est juste, même si cela ne l'est pas à cent p. 100; je ne voudrais pas me présenter à vous en tant que génie, car je sais que je n'en suis pas un et qu'un grand nombre d'éléments sont en préjudice à nos pêcheries et qui pourraient être rectifiés si vous nous prêtiez une oreille attentive en tant que pêcheur et écoutiez moins ceux qui occupent des postes élevés et qui sont plus hauts placés dans l'échelle sociale.

[Texte]

Gentlemen, I feel sometimes as a fisherman—I do not know—lots of times I stand and I do not know whether it is best for me to identify myself as a fisherman or a farmer because I believe we are on an equal basis, although sometimes we criticize the government because we believe that in many cases priority is given to farmers and not to fishermen.

I would like to see it for once that we would be able to go out, and I would be able to leave Ottawa tomorrow and be able to say like the late Hon. Lester B. Pearson said one time when he stood on Parliament Hill here in Ottawa to mark the beginning of Centennial Year. He had high praise for Canada; he had high praise for Canadians. They stand on the past and not on the future, and I want to leave this and go out and go forth, as he said, with pride in our hearts and faith in our future. If we do not have that, then all is lost.

I want to thank you, Mr. Chairman, for the moments you gave me.

The Chairman: Thank you, Mr. Weir. Mr. Richard Cashin.

Mr. Richard Cashin (President, Food, Fish and Allied Workers Union, Newfoundland): Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank John Lundrigan, the member for Gander-Twillingate, for the invitation on behalf of the Committee to come here.

I have a few observations to make, based in part on what some of the previous people who have appeared before you have said.

I think there is a very basic problem. Sometimes I joke. When I was coming here today, I said I felt much the same way my grandfather must have felt 50 to 60 years ago when he went to visit the Colonial Office. I have the same feeling when I come to Ottawa because there is a definite colonial relationship between our province and Ottawa. You change colonial attitudes, Mr. Chairman, not here but in the colonies. From the time we first plugged into Canada—that is the example Father Berresford used, and I think it is quite true—I think there was a lack of understanding, not only by Ottawa. In fact it was not properly understood in Newfoundland. So I do not know how we could expect Ottawa to solve the problem. It is the problem of the complicated social and economic factors that make up the fishing industry.

Briefly, as I have said before, it is a product of the concentration of power in the hands of a few in a colonial authoritarian society, with the vast bulk of the population never participating in the democratic process. That is part of the heritage of being a Newfoundlander.

When you come down to the relationship of that to small boats harbours, you might say that is philosophical. Take the premise I started with. What is the meaning of that as far as small boats harbours are concerned?

Yesterday or last night I listened to Hon. Jack Davis, the Minister of the Environment, a man I knew when I was in Parliament and a man I have a high personal regard for. I copied down what he said in answer to a question I believe from the member of your Committee from Grand Falls-White Bay-Labrador, Mr. Rompkey. How would facilities be co-ordinated? How would you arrive at the decisions? They mentioned everybody—DREE—any kind of civil

[Interprétation]

Messieurs, je sens parfois que je suis un pêcheur, mais bien des fois, je m'élève et je ne sais pas si c'est mieux de m'identifier comme pêcheur ou comme agriculteur, car nous sommes sur un pied d'égalité même si parfois nous critiquons le gouvernement qui, à notre avis, donne souvent la priorité aux agriculteurs et non pas aux pêcheurs.

J'aimerais que ce soit à nous parfois et j'aimerais pouvoir quitter Ottawa demain et pouvoir dire comme feu l'honorable Lester B. Pearson sur la Colline du Parlement au début de l'année du centenaire. Il faisait l'éloge du Canada et l'éloge des Canadiens. Ils s'appuient sur le passé et non pas sur l'avenir et j'aimerais quitter Ottawa, comme il l'a dit, avec de la fierté dans le cœur et de la foi dans l'avenir. Si nous n'avons pas cela, tout est perdu.

Je vous remercie, monsieur le président, pour ces quelques instants que vous m'avez accordés.

Le président: Je vous remercie, monsieur Weir. Monsieur Richard Cashin.

M. Richard Cashin (président, Union des travailleurs unis d'alimentation et de la pêche, Terre-Neuve): Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais remercier M. John Lundrigan, député de Gander-Twillingate de l'invitation qu'il nous a transmise au nom du Comité.

J'ai quelques observations à faire qui découlent en partie de ce qu'ont déclaré certaines personnes qui ont comparu au Comité.

A mon avis, il y a un problème fondamental. Je blague parfois. Lorsque je suis venu ici aujourd'hui, je me sentais un peu comme devait se sentir mon grand-père il y a 50 ou 60 ans lorsqu'il s'est rendu au bureau des colonies. J'ai la même impression lorsque je viens à Ottawa car il y a vraiment le même rapport colonial entre notre province et Ottawa. Vous changez d'attitudes coloniales, monsieur le président, non pas ici mais dans les colonies. Depuis le moment où nous nous sommes annexés au Canada, c'est l'exemple du Père Berresford, et très vrai à mon sens, il y a eu un manque de compréhension, non seulement de la part d'Ottawa. En fait, on n'a pas très bien compris à Terre-Neuve. Je ne vois pas comment on pourrait s'attendre à ce qu'Ottawa résolve le problème. Il s'agit d'un problème complexe de facteurs économiques et sociaux qui composent l'industrie de la pêche.

En résumé, et comme je l'ai déjà dit, c'est le résultat de la concentration du pouvoir dans les mains de quelques personnes dans une société autoritaire colonialiste où la grande majorité de la population ne participe jamais qu'à un régime démocratique. C'est en partie l'héritage des Terre-Neuviens.

Pour en revenir au rapport que cela peut avoir avec les ports pour les petites embarcations, vous pouvez me répondre que c'est une comparaison philosophique. Prenons ma première idée. Qu'est-ce que cela signifie dans les ports pour les petites embarcations?

Dans la journée d'hier ou hier soir, j'ai entendu l'honorable Jack Davis, ministre de l'Environnement, un homme que j'ai connu alors que j'étais au Parlement et un homme pour qui j'ai beaucoup d'estime. J'ai copié ce qu'il a dit en réponse à une question qui venait, je crois, d'un membre de votre Comité de Grand Falls-White Bay-Labrador, M. Rompkey. Comment pourrait-on coordonner les installations? De quelle façon pourriez-vous prendre des déci-

[Text]

servant committee you wanted was there. But at no time was it contemplated in the exchange between the Parliamentary Secretary and his Minister, or at least in the answers the Minister gave, that the fishermen or representatives of the fishing industry, not just fishermen, men such as Mr. Quinlan, who have an interest in this as well, should participate in the decisions.

My own experience in Ottawa was one of extreme frustration. I am sure we all have that in common. The frustration was in part, as I said, our own fault because we did not have the structures in our own society to provide this kind of input. But if you are going to have a program of any kind, then you must have that input. But unfortunately, I have some serious doubts about the program because to begin with the attitude in Ottawa and Newfoundland is in part responsible for this. It is that it is a kind of holding act. We are fighting a kind of holding war. You know, the British had—this may seem a bit harsh, but the British had the white man's burden down in Lagos or wherever it was in the middle of Central Africa, and maybe Ottawa has the same thing as far as the Northeast Coast of Newfoundland is concerned. That is how we feel about it, Mr. Chairman. I see our brothers from Prince Edward Island here. They suffered a little too because I think the whole inshore fishing syndrome, whether it be in Newfoundland or in the Maritimes, is almost like a subculture as far as having any input or any understanding of the problems which are not just economic, they are social as well.

• 1625

As an example of this, I notice Mr. Carter mentioned centralization the other day. That was a program that was undertaken in Newfoundland, and it failed. It may not have been such a bad idea, but it failed, and one of the reasons it failed was because there was no input from people in it. Even when they moved the people in the constituency that I represented, now represented by Mr. Carter, in there, they were like lemmings rushing off the cliffs. They rushed into the coves over in Little Harbour and Arnold's leave. That was the time when, if there was to be a real centralization program, they would have plugged in the proper kind of harbour facilities to cope with the movement of people. There was none at all. I think there has been one small project undertaken in Arnold's Cove if I am not mistaken in the last five years to cope with an influx of about 300 to 400 fishermen. Something has happened I think in Placentia. That was the time to demonstrate and say, "Look, centralization is a good thing, it does not just mean moving people, it is going to mean upgrading your facilities, it is going to mean less facilities." That did not happen, and today we have more people fishing on the eastern side of Placentia Bay with less facilities than their fathers had. That is a fact. So the whole attitude towards the fishing industry I think is a very complicated one, and I do not expect you are going to solve it in any shape or form.

However, I think it is important that you recognize and, as Gordon Weir said, I am not at all sure that you really, really recognize the seriousness of the problem. I think, particularly on the northeast coast of Newfoundland, but generally in the fishing society, it is a fairly kind of

[Interpretation]

sions? On a parlé de tout, de DREE, toutes sortes de comités composés de fonctionnaires. Mais on n'a, à aucun moment, mentionné la possibilité d'un échange entre le secrétaire parlementaire et son ministre, ou du moins dans les réponses qu'a données le ministre, que les pêcheurs ou les représentants de l'industrie de la pêche, et non pas simplement les pêcheurs, mais des hommes comme M. Quinlan, qui a également un intérêt dans l'affaire, pourraient participer à ces décisions.

Mon expérience à Ottawa a été extrêmement frustrante. Je suis sûr que nous partageons ce sentiment. En partie, c'était notre faute car nous n'avons pas les structures de notre société qui pouvaient nous donner ce genre de participation. Et si vous voulez avoir un programme, il vous faut cette participation. Malheureusement, je doute beaucoup de ce programme à cause peut-être de l'attitude à Ottawa et à Terre-Neuve. A cause peut-être de la retenue. Nous livrons une guerre de retenue. Vous savez que les Britanniques avaient, cela peut vous sembler un peu dure mais ils avaient ce fardeau de l'homme blanc à Lagos ou quelque part en Afrique Centrale et peut-être qu'Ottawa souffre de la même chose sur la côte nord-est de Terre-Neuve. Voilà ce que j'en pense, monsieur le président. Nous avons nos frères à l'Île-du-Prince-Édouard ici. Ils ont souffert également de ce que j'appelle le syndrome de la pêche côtière que ce soit à Terre-Neuve ou dans les Maritimes, c'est presque une sous-culture pour ce qui est de la compréhension ou de la participation aux problèmes qui ne sont pas seulement d'ordre économique mais social.

Vous voulez un exemple, j'ai remarqué que M. Carter avait mentionné la centralisation l'autre jour. Il s'agissait d'un programme entrepris à Terre-Neuve, programme qui a fait faillite. Ce n'était peut-être pas une mauvaise idée, mais ça n'a pas marché et une des raisons de cette faillite c'est que les gens n'ont pas participé. Même lorsqu'ils ont déplacé des personnes dans la circonscription que je représente, et que représente maintenant M. Carter, c'étaient comme des rats qui se lancent du haut d'une falaise. Ils se sont précipités dans les baies à Little Harbour et à Arnolds' Cove. A ce moment-là, s'il y avait eu un véritable programme de centralisation, ils auraient pu installer des installations portuaires adéquates pour répondre à ces déplacements de personnes. Rien de cela n'a été fait. Je pense qu'il y a eu un petit projet à Arnolds' Cove si je me souviens bien au cours des cinq dernières années pour répondre à l'arrivée de 300 à 400 pêcheurs. Quelque chose s'est également produit à Placentia. C'était simplement pour servir d'exemple et dire: «Regardez, la centralisation est une bonne chose, ce n'est pas seulement déplacer des gens, nous allons perfectionner les installations, ce qui veut dire en fait moins d'installations». Ça ne s'est pas produit et aujourd'hui nous avons plus de gens qui pêchent du côté est de Placentia Bay avec moins d'installations que leur père avait. C'est un fait. Cette attitude vis-à-vis l'industrie de la pêche est très complexe et je ne crois pas que vous allez la résoudre de quelque façon que ce soit.

Toutefois, il est important que vous vous en rendiez compte, comme Gordon Weir l'a dit, et je ne suis pas tout à fait certain que vous allez vraiment apprécier le sérieux du problème. Je pense surtout à la côte nord-est de Terre-Neuve mais aussi à la société de la pêche en général. La

[Texte]

explosive situation—I think you may have noticed a feeling of that today yourselves—far more than you might realize. There is a great deal of frustration, a tremendous amount of frustration because of the lack of input and because of the kinds of attitude which people there have you know it is a holding operation.

The only people I met in my experience in government who had any understanding of the social and economic potential of the fishing industry in Newfoundland were not Canadians, they were Norwegians, or Scandinavians, because of their cultural, social and economic similarities. In fact one of them said to me that Newfoundland reminded him of Scandinavia arsebackwards. In other words, if they had not done it right, this is maybe how they would have wound up in life, and I think that is fairly true.

Speaking specifically about the kind of facilities that are needed, the first thing, for heaven's sake, if you are going to have any program, let us have some input from the fishermen. I do not know, but maybe in Prince Edward Island they get a little more input. I can cite examples to you and I mean it is incredible. Recently, I attended a meeting and you needed a sense of humour—the reason, by the way, we have a sense of humour in Newfoundland is because we need one—concerning Placentia Bay and they were making some drastic decisions which were going to disrupt the fishermen there. A civil servant, well-meaning, when asked if there had been any investigation on the impact upon fishermen said that yes, he had been out to Placentia Bay and had talked to somebody, probably met an old-timer on a drunk at the end of a wharf, and in his view there were 18 fishermen in Placentia Bay, but the statistics that we produced showed there were about 700. That is an example. So there is a definite need for better communications.

Second, you are not going to be able to get every wharf repaired or every breakwater repaired. You know that, I know that, and furthermore the fishermen know that better than you know it or I know it, because they have been sitting there seeing it not done for so long. I am not sure they really expect it to be done in any event because it comes as a kind of shock when it is done. Mind you, they will continue to complain about it or if you are a politician and you happen to get caught in a fishing community they will make a crack at you about it, but that is part of the sport of it. The thing is that everybody knows that all of the kind of needs and requests that you as members, and you, Mr. Chairman, have presented, are not going to be fulfilled; but if you want to get some order to it and get some policy to it, then I think it is important that you have the input.

• 1630

One other specific thing which they have not done. Over the last four or five years, the fishery has changed in terms of technology, and in the places I can mention where the change has taken place, in the Bay de Verde, Old Perlikan, Hant's Harbour area—that part of the northern Avalon Peninsula—the growth of long liners, the development of some new fish plants that were not there four or five years ago, have had an economic impact. This has all been done in one form or another with some kind of assistance from government. Now, how, when the government assists in the building of boats or in the construction

[Interprétation]

situation est assez explosive. Vous en avez peut-être le sentiment vous-mêmes aujourd'hui et que plus que vous ne vouliez l'avouer. Il y a beaucoup de frustrations, il y en a même énormément à cause du manque de participation et de l'attitude des gens qui ont en main toute cette opération.

Les seules personnes que j'ai rencontrées au gouvernement qui comprenaient les possibilités sociales et économiques de l'industrie de la pêche à Terre-Neuve n'étaient pas des Canadiens mais des Norvégiens, ou des Scandinaves, à cause des similarités culturelles, sociales, économiques qui existent entre nous. En fait, un m'a avoué que Terre-Neuve lui rappelait la Scandinavie à l'envers. Autrement dit, s'ils n'avaient pas pris les bonnes mesures, ils se seraient retrouvés où nous nous retrouvons actuellement et je pense que c'est assez vrai.

Pour parler du genre d'installations qui sont nécessaires, il faudrait d'abord si vous devez mettre sur pied un programme permettre la participation des pêcheurs. Je ne sais pas, mais peut-être dans l'Île-du-Prince-Édouard, la participation est un peu plus grande. Je peux vous citer des exemples qui sont incroyables. J'assistais récemment à une réunion et vous avez besoin d'un fort sens de l'humour, c'est peut-être la raison pour laquelle nous l'avons nous à Terre-Neuve, c'est que nous en avons besoin d'un. Notre réunion concernait Placentia Bay et on y prenait des décisions importantes qui devaient bouleverser les pêcheurs de cet endroit. Lorsqu'on a demandé à un fonctionnaire bien pensant s'il y avait eu une enquête sur les répercussions que cela pouvait avoir sur les pêcheurs, il a répondu que oui; il s'était rendu à Placentia Bay et il avait parlé à quelqu'un—probablement un vieux bonhomme ou un souldard au bout du quai, et qu'à son avis, il y avait environ 18 pêcheurs à Placentia Bay. Mais les statistiques que nous lui avons montrées indiquent qu'il y en a 700. Voilà un exemple prouvant qu'il faudrait qu'il y ait de meilleures communications.

Deuxièmement, vous ne pourrez faire réparer chaque quai ni chaque brise-lames. Vous le savez et je le sais et de plus, les pêcheurs savent que ça vient de vous et moi, car ils sont là depuis longtemps à contempler le travail qui n'a pas été fait. Je ne suis pas tellement certain qu'ils s'y attendent, car ils ont toujours un choc quand quelque chose se fait. Ils vont quand même continuer à se plaindre au sujet des quais et si vous êtes un politicien et que vous vous trouvez dans un village de pêcheurs, on vous fera probablement quelque bonne blague à ce sujet mais tout ça ça fait partie du sport. Tout le monde sait que tous les genres de besoins et de demandes que vous, en tant que députés, et vous, monsieur le président, avez présentés, ne sont pas accordés, mais si vous voulez qu'on y mette un certain ordre et qu'on établisse des lignes de conduite, il est important d'obtenir cette participation.

Il y a encore d'autres choses qu'ils n'ont pas fait. Au cours des 4 ou 5 dernières années, la technologie des pêches a beaucoup changé et surtout dans les endroits comme Bay de Verde, Old Perlikan, la région Hant's Harbour dans la partie nord de la péninsule d'Avalon, il y a eu l'augmentation des palandriers, l'expansion de nouvelles usines de poisson qui n'existaient pas il y a 4 ou 5 ans. Tout cela a eu des répercussions économiques et cette technologie a vu le jour grâce à une forme ou une autre d'aide du gouvernement. Comment maintenant le gouvernement peut-il ignorer le besoin d'installation alors qu'il

[Text]

of fish plants, they can ignore the need for facilities, is beyond us.

There are going to have to be, in some cases—and I am not talking about the small slipways or small wharves—more major facilities to deal with the long liner fleet. The Bonavista Peninsula, Valleyfield, Fogo, Twillingate, the Little Bay Islands area in the sea, the Great Northern Peninsula at St. Anthony, Port Aux Choix and Anchor Point; those areas have all seen a growth of long liners which is resulting now in some increases in income; prices are better and the fish are still there.

We think that you will be hearing from Rupert Prince, unless his ideas have changed. Seven or eight years ago I had the experience of working with Mr. Prince when he was a lesser official than he is now in the federal government, working on a concept which was called the service station concept where, in certain areas, there would be facilities that included a haul-out so that the boats could be hauled up more expeditiously out of the water.

Let us take an area of the northern Avalon Peninsula. You just could not afford to put those kinds of facilities in. There are probably four major long liner ports there; Harbour Grace-Carbonear area, Bay de Verde, Old Perlikan and Hant's Harbour. I think it would be foolish to say that, in all four of those places, you have equal kind of modern facilities. You have to have some basic facilities.

I am speaking about long liner haul-outs, perhaps even repair facilities. I mean, when these boats break down, they waste a lot of time getting mechanical repair work done. At six or seven locations in Newfoundland, there should be these major long liner centres which will provide a whole range of service facilities for the long liner operators.

I understand that the provincial government in Newfoundland is getting involved in that, in Harbour Grace. I think that is correct. Perhaps Mr. Quinlan can confirm that.

Mr. Quinlan: Yes.

Mr. Cashin: I think that is absolutely disgraceful. I think it is beyond belief that the provincial government should have to do that: that should, in my view, be the responsibility of Ottawa, unless Ottawa is giving up rivers and harbours altogether.

Frankly, I would say, in closing, that, in the last five years, the cut-back has been very noticeable, and the reason for it is a combination of three things. I think I should not have talked this long but one personal experience that I had was one that I know all of you people here, whatever your politics be, have had.

In 1964, in my naivety, I made the suggestion to the then Minister of Public Works, the Honourable Jean-Paul Deschatelets and the then Minister of Fisheries, Mr. Robichaud, that this thing should be planned: that you cannot have a helter-skelter approach. Well, how naive I was.

They commissioned a report, and I will not name the name of the report, but it was never published. Two years later I got to see the report when it came to the Minister. This was a report on wharves and breakwaters on the Avalon Peninsula. It made certain recommendations which reflected the biases of the senior civil servants, that we had to phase out the inshore fishery; that we have to have centralized facilities.

[Interpretation]

aide à la construction de bateaux et à la construction d'usines de pêche, cela nous dépasse.

Il faudrait qu'il y ait dans bien des cas et je ne parle pas seulement des petits quais et des cales de halage, mais d'installations plus importantes pour la flotte de palandriers. La péninsule Bonavista, Valleyfield, Fogo, Twillingate, le secteur de Little Bay Islands, la péninsule Great Northern à St. Anthony, Port aux Choix et Anchor Point sont des secteurs où les palandriers ont augmenté et où on connaît maintenant des revenus plus élevés; les prix sont meilleurs et il y a encore du poisson.

Nous croyons que vous ayez entendu parler de Rupert Prince à moins que ses idées aient changé. Il y a 7 ou 8 ans, j'ai travaillé avec M. Prince alors qu'il était un fonctionnaire moins important qu'il ne l'est maintenant au gouvernement fédéral; nous avons travaillé à une idée qu'on appelait le concept de la station service dans certains secteurs, dans certaines régions où il y aurait des installations pour le halage des bateaux de façon plus rapide.

Prenons par exemple une région dans la partie nord de la péninsule Avalon. Vous ne pouvez tout simplement pas justifier les installations de ce genre là-bas. Il y a probablement 4 ports importants de palandriers: Harbour Grace, Carbonear, Bay de Verde, Old Perlikan et Hant's Harbour. Je crois qu'il serait stupide de dire que dans ces 4 places il faudrait qu'il y ait des installations modernes semblables. Il vous faut des installations de base.

Je songe par exemple au halage des palandriers et aux réparations. Lorsque ces navires ont des pannes, ils perdent beaucoup de temps à attendre la réparation. Il devrait y avoir à 6 ou 7 endroits de Terre-Neuve des centres de halage pour ces palandriers qui offriraient les services voulus.

Si je comprends bien le gouvernement provincial de Terre-Neuve a des projets pour Harbour Grace. Peut-être que M. Quinlan peut confirmer la chose.

M. Quinlan: Oui.

M. Cashin: Je pense que c'est tout à fait inadmissible que le gouvernement provincial soit obligé de s'engager à le faire alors, qu'à mon avis, c'est la responsabilité d'Ottawa, à moins qu'Ottawa abandonne la rivière et les ports.

Pour terminer, j'aimerais dire franchement qu'au cours des cinq dernières années, la diminution des fonds a été très marquée et je crois qu'elle résulte de trois choses. Je n'aurai pas dû parler aussi longtemps, mais j'ai eu une expérience personnelle que vous avez probablement tous ici, quelle que soit votre obligeance politique.

En 1964, dans ma naïveté, j'avais suggéré au ministre des Travaux publics, l'honorable Jean-Paul Deschatelets alors ministre des Pêches et le ministre des Pêches d'alors, M. Robichaud qu'il faudrait planifier et que vous ne pouvez pas aborder ces choses au petit bonheur. Bien j'étais naïf.

Ils ont demandé un rapport et je ne nommerai pas le nom du rapport parce qu'il n'a jamais été publié. Deux années plus tard, j'ai vu le rapport quand le ministre l'a obtenu. Il s'agissait d'un rapport sur les quais et les brise-lames de la péninsule d'Avalon. On y faisait certaines recommandations qui reflétaient les penchants des hauts fonctionnaires, qu'il nous fallait progressivement éliminer les pêches côtières et qu'il nous fallait des installations centralisées.

[Texte]

I know that Bay de Verde was one major fishing community that, I think, got honourable mention, but there was one, Trepasse, which had the only year-round fish plant on the Avalon Peninsula. The report made a passing reference to Trepasse: just that they understood. It was incredibly incompetent when prepared in terms of statistical data. On the basis of that, I was able to raise a little hell because I had caught the bureaucracy, if you will, with its pants down. They were going to make some decisions based upon an incompetent report.

To my knowledge, there were a couple of major public works carried out in that period, 1966-68, and I do not think there has been any since, really, of any magnitude, to cope with the long liner fleet or the inshore fishery. Yet I really think that there is a deep commitment in the body of the government here. As I said, it is a holding operation. It is a very serious problem. I sympathize with you as politicians trying to deal with it. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Cashin.

• 1635

I will now hear from the various members. I believe the pattern is to allow the members from the Committee who wish to speak to make their comments first, and then those who are not on the Committee following that. So I guess Mr. Rompkey is first on the list.

Mr. Rompkey: I would like to welcome the people who have come in, Mr. Chairman. I think we have heard some excellent presentations so far. I would like to say, as you said at the beginning, that we are all concerned about this, and I think the message has come through so far that there certainly has been an inadequate amount of resources put into the facilities that we are talking about in Atlantic Canada. I would like to point out also that the motion was made by myself, which I think indicates not only the concern of other parties but the concern of our own, or at least of the people on this Committee who represent our Party. It seems to me that when this Committee first started to sit the Party lines faded somewhat and we were thinking and discussing and debating as members from Atlantic Canada who had a common problem that we wanted to try and solve. I can assure the people who came in here today first of all that we have invited them to come because we do want participation from the grass-roots and we do want the story from the original source, but to assure them also of our concern with the problem and to indicate that this vehicle that we have set up is a vehicle that we hope will bear some fruit. We hope that as a result of the report that we are going to make to government we can induce some pressure to solve the problems that exist. They are long-standing and I do not think anybody thinks that these things are going to be solved overnight. But I think the fact that we are sitting and the fact that we have invited these people to come indicates that we are at least trying to make the necessary changes.

I liked Father Berresford's comment that Newfoundland can survive on the fisheries alone. I would like to agree with him on that, and I do think that we have to put much more emphasis on it in the future than we have in the past.

[Interprétation]

Je sais que Bay de Verde était une communauté de pêche importante qui, je crois, avait mention honorable, mais il y avait Trepasse qui constituait la seule usine de pêche exploitée à l'année longue sur la péninsule Avalon. Le rapport ne faisait que mentionner Trepasse; on avait compris. Du point de vue statistique, c'était d'une telle incompetence. A cause de cela, j'ai pu faire un peu de bruit, car j'avais pris le bureaucrate en flagrant délit. On devait prendre des décisions en se fondant sur ce rapport inadéquat.

A ma connaissance, on a fait quelques travaux importants pendant la période 1966-1968; je ne crois pas qu'il y en a eu depuis pour répondre aux besoins de la flotte des palandriers ou de la pêche côtière. De plus, je crois vraiment qu'il y a un profond engagement de la part du gouvernement. Comme je l'ai dit, c'est une question de capitaux. C'est un problème très grave. J'offre mes sympathies à vous, hommes politiques qui essayez de traiter de ce problème. Merci.

Le président: Merci, monsieur Cashin.

Je vais maintenant écouter les nombreux membres. Selon moi, la marche à suivre est de laisser parler tout d'abord les membres du Comité. Ceux qui ne font pas partie du Comité pourront parler après. Ainsi je crois que M. Rompkey est le premier sur la liste.

M. Rompkey: J'aimerais souhaiter la bienvenue aux personnes qui sont venues ici monsieur le président. Je crois que nous avons entendu d'excellents commentaires jusqu'ici. J'aimerais dire, comme vous l'avez dit au début, que ce problème nous préoccupe tous. Jusqu'ici, ce qui ressort est qu'il y a eu certainement un montant inapproprié de ressources qui ont été affectées aux installations dont nous parlons dans les provinces de l'Atlantique. J'aimerais aussi souligner que j'ai moi-même présenté la motion. Je crois que ceci démontre non seulement l'intérêt des autres partis, mais aussi notre propre intérêt, ou du moins celui des personnes qui représentent notre parti à ce Comité. Il me semble que lorsque le Comité a commencé à siéger, les divergences entre les partis se sont quelque peu effacées et nous pensions et discussions en tant que membres des provinces de l'Atlantique du Canada qui avaient un problème commun et qu'ils voulaient étudier et résoudre. Je puis assurer les gens qui sont venus ici aujourd'hui, que nous les avons tout d'abord invités parce que nous voulons la participation du peuple, et que nous voulons connaître l'histoire à son origine. Mais je veux aussi les assurer que nous nous préoccupons de ce problème et que la solution que nous avons trouvée portera ses fruits, nous l'espérons. Nous espérons que le rapport que nous allons présenter au gouvernement les incitera à régler les problèmes qui existent. Ils existent depuis longtemps et je ne crois pas que personne croit qu'on peut régler ces questions du jour au lendemain. Mais je crois que le fait de siéger et d'inviter ces gens à venir indique que nous essayons au moins d'apporter les changements nécessaires.

J'ai aimé la déclaration du Père Berresford selon laquelle Terre-Neuve peut survivre rien qu'avec les pêcheries. J'aimerais me rallier à son idée. Je pense vraiment que nous devons mettre beaucoup d'emphasis à ce sujet dans l'avenir que nous ne l'avons fait au cours des années passées.

[Text]

With regard again to the lack of participation by Newfoundlanders, I can only agree that in many cases this was true and that the centralization program that the province carried out did not succeed to a great degree, possibly largely because certain facilities were not improved in places where people moved to. The fisheries has taken a second place for a long time. I think it has got to be given a greater priority in the future and fishermen have got speak out on their own behalf as they have done today, and as Messrs. Cashin and Gordon Weir and others are doing on their behalf these days.

I want to get back to this service station concept again for a moment. I think I would like to dwell on the positive. I would like to look ahead a bit and dwell on the positive aspects of it, and I wanted to ask Mr. Cashin and possibly anybody else who would like to comment if they would like to elaborate on that. Is this a viable thing? You seem to agree that it is not possible to improve facilities in every single harbour. But do you foresee that throughout the province this service station concept would be a viable thing?

Mr. Cashin: I think so. But I think, again, the point of it is that we have never—as an organization this is a rare occasion for us to be asked our advice about anything. A year or two ago when I got involved with fishermen, we used to go and pay court a little bit to the government and we are getting away from that because we are finding more and more—go ahead and fight our own battles and let us hope for the best. I really think it is very important on this concept if it is going to work that you get the fishermen together.

I used one example, Mr. Quinlan here, who represents entrepreneurs and they have an equal interest in the thing, and he might be able to follow up on it. They need perhaps landing facilities. If you have got fish plants where there are certain minimum kinds of facilities, you have got to provide in those communities, but there are certain more sophisticated kinds of facilities that they do not now have. We used to get into this hassle with fishermen or in Newfoundland politics, but I think we catered too much about it. If you put it on one side of the harbour it will offend the other side. I think if you have proper communication with the maybe 30 or 40—maybe there are more than that—of the really top long-liner skippers there, they can be represented at a meeting. The three or four fish buyers can be represented at a meeting. You can look at the alternatives with respect to selecting both the location of such a facility and what kind of facilities are needed there. I think that is the first step in defining them, and I just gave it out as a general kind of principle because all over the province I see the long-liner men who do not have the proper facilities to handle their boats when they get into trouble.

• 1640

The way Newfoundland is developed we probably have too many places. That is a fact of life. We would be more efficient if we could—Hitler tried that, did he not—but if you want to eliminate people, or something, you cannot do that about it. If there is only so much money, even Newfoundlanders are capable of making decisions.

[Interpretation]

En ce qui concerne une fois de plus le manque de participation des habitants de la Nouvelle-Écosse, je ne puis qu'accepter l'idée qu'en bien des cas cela est vrai et que le programme de centralisation mis sur pied par la province n'a pas beaucoup réussi. C'est peut-être parce que les installations qu'on a améliorées n'étaient peut-être pas des endroits où les gens venaient s'établir. Les pêcheries occupent le second rang depuis bien longtemps. Je crois qu'on devrait attacher plus d'importance à l'avenir. Les pêcheurs doivent se faire entendre en leur propre nom comme ils l'ont fait aujourd'hui et que MM. Cashin et Gordon Weir et d'autres agissent aujourd'hui en leur propre nom.

Je veux revenir à cette question de poste d'entretien pour un moment. Je crois que j'opterais pour le côté positif. Je voulais aller un peu de l'avant et m'attacher surtout aux aspects positifs de la question. Je voulais demander à M. Cashin et aussi à d'autres qui aimeraient apporter des commentaires à ce sujet s'ils le veulent. Y a-t-il des chances de survie? Vous semblez être d'accord pour dire que ce n'est pas possible d'améliorer les installations dans chaque port particulier. Cependant, prévoyez-vous que dans cette province que ce poste d'entretien pourrait survivre?

M. Cashin: Je le pense. Mais cependant, je dois dire une fois de plus que nous ne nous sommes jamais réunis en tant qu'organisation. C'est une des rares fois où on nous demande notre avis sur quelque chose. Il y a un an ou deux, lorsque je m'y suis intéressé, nous avions l'habitude d'aller flatter quelque peu le gouvernement. Aujourd'hui nous n'employons pas cette méthode parce que nous voulons aller de plus en plus de l'avant et combattre par nous-mêmes ce qui, je l'espère, donnera les meilleurs résultats. Je pense vraiment que c'est très important dans ce concept si cela peut réunir les pêcheurs.

J'ai employé ici un exemple. M. Quinlan ici, qui représente les entrepreneurs ils sont tout autant intéressés à la chose. Il pourrait être capable de continuer ce qu'il a entrepris. Peut-être ont-ils besoin d'installations portuaires. Si vous avez des usines de poissons où il y a des genres minimum d'installations, vous devez en procurer à ces communautés. Cependant, il y a des genres plus raffinés de facilités ce qu'ils n'ont pas. Nous avons déjà entamé une discussion avec les pêcheurs ou dans le domaine de la politique de Terre-Neuve, mais je crois que nous avons trop obtenu à ce sujet. Si vous le mettez d'un côté d'une part, cela offenserait l'autre côté. Je pense que si l'on établit des communications convenables avec les 30, 40, peut-être plus, capitaines, ils pourraient être présentés à la séance. Les trois ou quatre acheteurs de poissons peuvent être représentés aussi. Vous pourrez regarder les alternatives, en tenant compte du choix de l'emplacement d'une telle installation, et du genre d'installation dont a besoin à tel endroit. Je crois que c'est la première étape de la définition. Et je le dis, simplement comme principe général, parce que partout dans la province, je vois les pêcheurs de haute-mer qui n'ont pas une installation convenable pour recevoir leur bateaux lorsqu'ils ont des ennuis.

À la façon dont Terre-Neuve s'est développé, nous avons probablement trop d'emplacements. C'est un fait. Nous serions plus efficaces si nous pouvions, Hitler l'a essayé, n'est-ce pas, si vous voulez éliminer des gens, quelque chose du genre. Mais vous ne pouvez faire cela ici. S'il n'y a que tel montant d'argent, même les habitants de Terre-Neuve sont capables de prendre des décisions.

[Texte]

I think the first step, Mr. Rompkey, is to get some kind of an advisory committee, or something like that, which is truly representative of both the fishermen and the fish buyers. I think that is essential, but what is the point of you as a politician or government officials sitting down and mapping these things out? You will find that there is a definite reluctance in Newfoundland and in Ottawa to deal, for example, with an organization. They are still not used to dealing with organizations. This is even true of you gentlemen to a point. You are not used to having any kind of organization, so you tend to fall into the old ways. I think that is the first step.

The kinds of things you could put there would be repair facilities, ice facilities, haul-out facilities, and so on. Maybe Mr. Quinlan or some of the others could comment more specifically on the kinds of things.

Mr. Rompkey: I think I would like to dwell a little longer on the communications aspect because I believe that this is essential. I am sorry that Roméo LeBlanc is not here because this is a pet subject of his as well. You mentioned a committee made up of industry and fishermen. Can you be a little more specific about that? How do you see that working? Would this be an ongoing advisory committee to the Department of the Environment on small craft harbours?

Mr. Cashin: It could be, or even on a broader field of development. If you are going to plan the needs, let us take the needs of a region. Let us take Twillingate, Fogo, Valleyfield, and all that area in there. If you are going to have some planning on the facilities in that area, and there are essentially maybe two or three companies buying in that area, or with plants in the area—I think there are only two, Co-op in Fogo and Fishery Products and Biotic Fisheries in Valleyfield—and the fishermen's committees could be constructed on that kind of bases. The same in the northern Avalon Peninsula, the same again further north in the Northern Peninsula, essentially there are only three plants in the Northern Peninsula but there are other areas where there are major fishing concentrations and no plants, so it would be unfair, for example—and this is a danger, this is one of the problems you are going to run into—because there will be a tendency to concentrate these facilities in the minds of many right where the plant is. However, if you take the Northern Peninsula there are a number of communities and as Anchor Point, for example, which has actually more fishermen than the community has where the plant is. This year there will probably be upwards of twenty boats with an average value of probably \$50,000, a million dollars worth of boats fishing a hundred fishermen and landing into the most primitive kind of facilities you could imagine in Anchor Point.

I would say last year in that particular area they probably landed \$500,000 worth of scallops alone, which I suppose is an average of \$25,000 to \$30,000 a boat on scallops alone last year, plus ground fish. I do not know what the figures are on ground fish.

You might find that Anchor Point appears on a map somewhere in some office of a civil servant. I think statistics are a bit better now. I really wonder about a community like Anchor Point or Little Bay Islands where Mr. Weir

[Interprétation]

Je crois que la première étape, Monsieur Rompkey, est d'établir une sorte de comité consultatif, ou quelque chose du genre, qui serait vraiment représentatif tant des pêcheurs que des acheteurs de poisson. Je crois cela essentiel, mais quelle est l'utilité de voir un politicien comme vous, ou des fonctionnaires du gouvernement, s'asseoir et arranger ces choses? Vous verrez qu'il y a une répugnance certaine à Terre-Neuve et à Ottawa, à faire affaire, par exemple, avec une organisation. On n'est pas encore habitué à faire affaire avec des organisations. Cela s'applique même à vous, messieurs, jusqu'à un certain point. Vous n'êtes pas habitués à avoir toutes sortes d'organisations, alors vous avez tendance à tomber dans les vieilles coutumes. Je crois que c'est la première étape.

Le genre de chose que vous pourriez aménager là-bas, sont des installations de réparation, des installations frigorifiques, des installations de sortie, et ainsi de suite. M. Quinlan ou d'autres pourraient peut-être offrir des commentaires plus spécifiques sur ce genre de chose.

M. Rompkey: Je voudrais m'attarder un peu plus longuement sur l'aspect des communications, parce que je crois que c'est essentiel. Je regrette que Roméo LeBlanc ne soit pas là, car c'est un de ces sujets préférés. Ils avaient parlé d'un comité formé de l'industrie et des pêcheurs. Pourriez-vous être un peu plus précis? Comment le voyez-vous fonctionner? Serait-ce un comité consultatif pour le ministère de l'Environnement, en rapport avec les ports pour petites embarcations?

M. Cashin: Ce pourrait l'être ou même sur une plus large échelle d'expansion. Si vous planifiez les besoins, prenons les besoins d'une région. Prenons Twillingate, Fogo, Valleyfield, et toute cette région. Si vous avez quelque planification sur les installations de cette région, il y a essentiellement deux ou trois compagnies qui achètent dans cette région, ou qui ont des usines dans la région, je crois qu'il n'y a que deux coopératives à Fogo, et la Fishery Products et la Biotic Fisheries à Valleyfield, et les comités de pêcheurs pourraient être construits sur cette base. Même chose pour la Avalon Peninsula du Nord, même chose encore pour la Northern Peninsula, il y a essentiellement trois usines dans la Northern Peninsula, mais il y a d'autres régions où il y a des concentrations importantes de pêche et pas d'usines, il serait donc injuste, par exemple, et c'est un danger, c'est un des problèmes auxquels vous avez à faire face, car il y a une tendance, dans l'esprit de plusieurs, à concentrer ces installations, dans des endroits où sont les usines. Cependant, si vous prenez la Northern Peninsula, il y a beaucoup d'agglomérations telles que Anchor Point, par exemple, qui ont en réalité plus de pêcheurs que des agglomérations où sont les usines. Cette année, par exemple, à Anchor Point, il y aura probablement plus d'une vingtaine de bateaux d'une valeur moyenne de \$50,000, un million de dollars de bateaux, qui occupent une centaine de pêcheurs, qui accosteront dans les installations les plus primitives que vous puissiez vous imaginer.

Je dirais que l'an dernier, dans cette région, ils ont probablement débarqué pour \$500,000 de pétoncles, ce qui veut dire une moyenne de \$25,000 à \$30,000 de pétoncles par bateau. Et ajoutez les poissons de fond. Je ne connais pas les chiffres pour le poisson de fond.

Vous pourriez découvrir que Anchor Point existe à quel-que part, sur une carte, dans le bureau d'un fonctionnaire. Je pense que la situation s'est améliorée maintenant. Je me pose des questions au sujet d'une ville comme Anchor

[Text]

is from and where there is no plant. You do still have a number of communities like that where there are no plants and are quite a distance away. They have to be involved in it; you cannot just cut them off because there is no plant there.

• 1645

Mr. Rompkey: I wonder if Father Berresford might like to make a comment on that point as well, Mr. Chairman. I think he made the point that we should emphasize, if I read him correctly, facilities rather than limits. In other words, we should be talking about improvement of facilities and the rest will take its course.

He also talked about resettlement. I am wondering if he could make a comment on the service station concept tied into resettlement. Does he think this is feasible? Would he also like to comment on the communications aspect? How do we improve that aspect with the fishermen?

Father Berresford: Speaking for our own particular area, not only are we deficient in wharfs and haul-up facilities for small craft but we are also deficient in the proper transportation set-up, roadwise. This is another large problem that the fishermen encounter year after year.

You are talking about the best way to get fish to a plant which is 35 or 40 miles away over a gravel road. These small harbours are so separated that it may be difficult to conceive how that service station concept could be introduced. I am talking about 10 harbours here, and I can think in terms of, say, two service stations, but still that does not touch a lot of the smaller coves because of the deficiency in road transportation. Is that the angle you were thinking about?

Mr. Rompkey: Yes.

Mr. Cashin: I might add one thing, to what Father Berresford said.

We have to realize that basically there are two kinds of fishermen. The kind that is in Father Berresford's area is basically the traditional inshore fisherman. The service station concept that I am talking about is more applicable to what is intermediate technology: fishing in boats of 65-70 feet. They have more mobility and have a greater need for these kinds of facilities. The more sophisticated boat needs more sophisticated facilities. I would not see the service station ones as really making all that much difference to the fishermen in Father Berresford's area. They are basically still the 30-foot boat and under, are they not?

Father Berresford: Right.

Mr. Weir: When we think of centralization we should think of it from a different aspect of what we are sometimes led to believe. If we are going to think of centralization or make some community a growth centre area, we should not force people into that area. We should have something to offer them. If they want to come they can come under their own free will.

Far too often on the program we had, people were forced to leave their communities. They could not make a living. It is not that they wanted to go; they were forced to go. The population decreased to such an extent that there was not enough to keep up their churches. There was not enough for the teachers they had. Eventually they had to go which meant that they went but not under their own free will.

[Interpretation]

Point ou Little Bay Islands d'où vient M. Weir et où il n'y a pas d'usine. Il existe un grand nombre de ces villes qui ne comptent pas d'usine et qui sont très éloignées. Il faut en tenir compte aussi. On ne peut pas les écarter parce qu'il n'y a pas d'usine là.

M. Rompkey: Je me demande si le Père Berresford voudrait commenter ce point aussi, monsieur le président. Il a souligné, si j'ai bien compris, que nous devrions mettre l'accent sur les installations plutôt que sur les limites. En d'autres termes, occupons-nous d'améliorer les installations et le reste suivra naturellement.

Il a aussi parlé de relogement. J'aimerais savoir comment il envisage le problème de la station-service dans le cadre d'un relogement. Croit-il cela possible? J'aimerais aussi savoir ce qu'il pense du problème de la communication avec les pêcheurs, et comment l'améliorer?

Le père Berresford: Notre région manque de quais et de chemins de halage pour les petites embarcations, mais aussi de routes. C'est là un autre grand problème qui confronte les pêcheurs année après année.

Vous discutiez de la meilleure façon de faire parvenir le poisson à des usines qui sont éloignées de 35 ou 40 milles sur une route en gravier. Ces petites installations portuaires sont tellement éloignées des unes des autres qu'on s'imagine mal ce qu'une station-service vient y faire. Il s'agit ici de dix ports et, je crois, de deux stations-services, qui ne rejoindront pas un grand nombre des plus petits ports à cause du manque de routes. Est-ce à cela que vous faisiez allusion?

M. Rompkey: Oui.

M. Cashin: Je voudrais ajouter une chose à ce que le Père Berresford a dit.

Il existe deux types de pêcheurs: celui qui, selon le Père Berresford, est le pêcheur traditionnel dans les eaux intérieures. Les stations-services dont je parle s'appliqueraient surtout à l'autre type de pêcheurs, ceux qui ont des bateaux de 65 à 70 pieds de long. Ils peuvent se déplacer plus facilement et ont un plus grand besoin de ces sortes d'installations. Il faut des installations plus compliquées pour les bateaux plus compliqués. Je pense que les stations-services ne changeraient pas grand-chose à la situation des pêcheurs dans la région du Père Berresford, puisqu'ils se servent encore de bateaux de 30 pieds ou moins de longueur, n'est-ce pas?

Le Père Berresford: C'est exact.

M. Weir: Je pense que nous devrions considérer la décentralisation sous un autre angle. Il ne faut pas forcer les gens à déménager. Il faut leur offrir quelque chose. S'ils veulent venir, qu'ils viennent de leur plein gré.

Beaucoup trop souvent au terme de notre programme, les gens étaient forcés de quitter leur village. Ils n'arrivaient pas à gagner leur vie. Ils ne voulaient pas vraiment partir, mais ils y ont été forcé. La population a diminué à tel point qu'on ne pouvait plus entretenir les églises, et qu'il n'y avait plus de travail pour les enseignants. Ils ont finalement été obligés de partir, mais ce n'était pas de leur plein gré.

[Texte]

On the question of making some community a growth centre, we are supposed to attend—I think Bill is aware of this—a seminar in Springdale on Saturday night and this certainly will be involving every aspect of the fishery. I know what their objective is and that is to see what we can do as small communities with populations of 700 to 800 people. It is to see what we can contribute to Springdale. Now Springdale is inland about 16-17 miles from where we live. Well, I cannot go into Springdale and show my support behind building holding units or plants that might process fish for market or process it to the extent where it should be sent out to a larger establishment for final processing. Because it is no damn good. We put in half our time fishing; we put in half our time travelling and that is no damn good. We either fish or we do not fish and this far too often happened in Newfoundland.

• 1650

So much h i been required of us. You leave Little Bay Islands, you stay out there east or whatever the course might be for 20 miles, which means three hours, and bring your fish back to Little Bay Islands. And when we get in Newfoundland there is nothing there for us. So you keep on going another 15 or 20 miles into Springdale, which means that half our time we are travelling and the other half we are fishing. And if we do not make it, we are condemned; we are poor fishermen.

We are not poor fishermen. It is just that the facilities are not in our community so we can devote all of our time to fishing.

Mr. Crouse: I have a supplementary question at this point.

Mr. Rompkey: I had another question that I wanted to ask, Mr. Chairman. Taking this a step further, it seems to me there is one aspect that we have left out. We are talking about the small craft harbours program—and that is essentially what this is. We are concerned with wharves and other facilities, and that seems to be the main thrust of our inquiry. But you cannot really look at this apart from a fisheries program or a fisheries policy for the province. Would you people agree with that? If so, somewhere along the line does the provincial government not have to be plugged into this as well?

Mr. Weir: Let me ask this question. Mr. Rompkey. What is our main objective? Is it to produce more product or is it to create more labour? We need a combination of both, I believe. If you take Little Bay Islands, we have a fish-holding unit, built there last year under the provincial government, and we can go into Little Bay Islands and we can throw our fish up, providing our arms are long enough. We have the ability to do it and we are getting a certain amount of physical fitness; we will get it up there eventually, you know. But if our provincial government should come into Little Bay Islands build a fish-holding unit that cost \$130,000, then what is the purpose? We have our own individual stages.

Is it quality we are thinking of? Is it labour we are thinking of? Is it production we are thinking of? We have to draw the line somewhere. I know what we need. We need all three, but we must give something priority, and I believe today, in Little Bay Islands especially, we have to give labour priority, and so do we have to in St. Anthony. We can go into Black Tickle on the Labrador or we can go

[Interprétation]

Quant à transformer certaines villes en grands centres, nous devons assister, et je pense que Bill est au courant, à un séminaire qui se tiendra à Springdale, samedi soir, et nous traiterons certainement tous les aspects de la pêche. Leur objectif est de déterminer ce que les petites communautés de 700 ou 800 âmes peuvent accomplir. La question est de savoir ce que nous pouvons apporter à Springdale. Springdale se situe à environ 16 ou 17 milles de l'endroit où nous vivons, à l'intérieur des terres. Mais je n'irai certainement pas à Springdale pour appuyer la construction d'usines qui pourraient traiter le poisson pour le marché ou qui l'expédieraient à de plus grandes usines pour le traitement final. Ça ne servirait à rien. Nous passons la moitié de notre temps à pêcher; nous passons l'autre moitié à travailler, et ça ne sert à rien. Nous avons le choix entre pêcher ou ne pas pêcher, et c'est ce qui se produit beaucoup trop souvent à Terre-Neuve.

On nous demande énormément. Nous partons de Little Bay Islands, nous allons vers l'est à environ 20 milles, ce qui signifie trois heures de voyage, et nous rapportons notre poisson à Little Bay Islands. En arrivant à Terre-Neuve, il n'y a rien qui nous attend. Il nous faut donc continuer encore 15 ou 20 milles jusqu'à Springdale, ce qui signifie que nous passons la moitié de notre temps à voyager et l'autre moitié à pêcher. Et si nous refusons de le faire, nous sommes condamnés; nous sommes de pauvres pêcheurs.

Mais nous ne sommes pas de pauvres pêcheurs. Mais il nous manque les installations qui nous permettraient de consacrer tout notre temps à la pêche.

M. Crouse: J'ai maintenant une question supplémentaire.

M. Rompkey: J'avais une autre question, monsieur le président. Il me semble qu'il y a un aspect que nous avons négligé. Nous parlons du programme des installations portuaires pour petites embarcations, et c'est essentiellement ce dont il s'agit. Nous nous occupons des quais et des autres installations, et c'est ce qui me semble le point principal de notre enquête. Mais nous ne pouvons pas vraiment séparer ce programme d'un programme de pêche ou d'une politique de pêche pour la province. N'êtes-vous pas d'accord? Si oui, il me semble que le gouvernement provincial devrait aussi faire sa part.

M. Weir: Monsieur Rompkey, quel est votre principal objectif? Voulez-vous augmenter la production ou créer de nouveaux emplois? Je pense qu'il nous faut combiner les deux. A Little Bay Islands, nous avons un entrepôt de poissons, construit l'an dernier par le gouvernement provincial; nous pouvons nous rendre à Little Bay Islands et, si nos bras sont assez longs, y lancer nos poissons. Nous savons que nous en sommes capables et cela nous tient en forme; nous finirons bien par réussir. Mais si le gouvernement provincial vient construire un entrepôt de poissons à Little Bay Islands au coût de \$130,000, à quoi cela sert-il? Nous avons établi des étapes.

S'agit-il ici de la qualité, du nombre d'emplois, ou de la production? Il nous faut des limites. Nous avons besoin de ces trois éléments, mais il faut établir des priorités, et je crois qu'aujourd'hui, particulièrement à Little Bay Islands, il nous faut donner la priorité au nombre d'emplois, ainsi qu'à St. Anthony. Nous pouvons nous occuper de Black Tickle au Labrador, ou de Battle. Nous pouvons

[Text]

into Battle. We can go up the northeast coast in Newfoundland. But we certainly have to stop and give somebody, somewhere, something, priority.

I believe our population are working for us in Little Bay Islands. Let us say for argument's sake it is 150 people. One hundred of these are down-to-earth—they are not moonlighters—they are down-to-earth fishermen. And we have 25 per cent working on docks, building boats, working in a grocery store, and 25 per cent who do not know where in the hell to go. But if we could say that we are going to put into our holding unit the things that are required to process fish,—I am not saying for direct market because the community is too small and our catch is too small—but we should be able to bring our catch into Little Bay Islands and process that fish to a certain stage where we are going to be able to create employment and ship it out to a larger establishment for final processing for market.

It is like I said to you, this morning I believe, Bill, that it would make just as much sense today if we went into Grand Falls and cut raw materials—and I am thinking of the pulpwood—and we said we were going to cut x number of cords of wood and ship it out to Ottawa to be made into paper. Now, damn it all, is that going to go over in Grand Falls? No, it is not. It is not going to go over, because if it does go over, what are we faced with in Grand Falls? We are faced with almost 70 per cent of Grand Falls on unemployment insurance whether it be long-term or short-term assistance, and the same thing is happening in Little Bay Islands today. All we need is that little extra from Ottawa, which is only just a drop in the bucket when we think of dollars. God grant it is independent now but not to the stage they would like to see it. We rank almost first in independence now but we are not satisfied with it. We should not have any welfare recipients at all when we think in terms of producing. We produce the raw material. It is not the same as if you have a car to fix and you go into a garage and you get that car fixed and you pay the man your dollar but what has he got? He got the dollar like a producer. If you ever saw me casing a \$20 bill, boy, believe me, you have never seen that one before. What you give me has gone the whole hell right around Canada. This is what we have to have.

• 1655

Mr. Crouse: My supplementary to these gentlemen who are speaking is this. I realize that you have a very great basic knowledge of the problem and my question to you is just what procedure would you recommend should be followed in order to permit the fishermen of Newfoundland an opportunity for a greater input into the programming of the federal government. Mr. Cashin mentioned a moment ago that the provincial government should not have to build more than breakwaters and that is something with which I concur because under the British North America Act this responsibility is vested in the federal government. If they are going to abdicate their responsibility then, of course, some other authority will have to pick it up if we are continue to support this important primary industry in Atlantic Canada.

I come from Lunenburg, Nova Scotia so we have an affinity with Newfoundland people and I am very much interested in what you have to say. I am interested in your suggestion, if you have any, how the fishermen might put a greater input into the development which you feel is necessary so that we are not going off at sixes and sevens,

[Interpretation]

remonter la côte nord-ouest de Terre-Neuve. Mais il nous faudra arrêter un jour et établir des priorités.

Je pense qu'à Little Bay Islands, la population travaille pour nous. Supposons, par exemple, qu'elle se compose de 150 personnes, une centaine d'entre eux sont très réalistes, ils sont des pêcheurs qui ont les pieds sur terre. Ensuite, 25 p. 100 d'entre eux travaillent sur les quais, construisent des bateaux, ou s'occupent de l'alimentation et un autre 25 p. 100 ne sait pas très bien où il s'en va. Mais si nous transformons notre entrepôt en usine de traitement du poisson, ou peut-être pas directement pour le marché parce que l'endroit n'est pas très grand et nos prises trop petites, mais nous pourrions amener nos prises à Little Bay Islands et les traiter jusqu'à un certain point, ce qui créerait d'autres emplois et ensuite l'expédier à de plus grands établissements qui procèderaient au traitement final pour le marché.

Comme je vous le disais ce matin, Bill, il ne serait pas plus logique de se rendre à Grand Falls pour couper du bois et l'expédier ensuite à Ottawa pour le transformer en papier. Personne à Grand Falls n'accepterait cette situation, parce que, finalement, presque 70 p. 100 de la population vivraient uniquement de l'assurance-chômage, à long terme ou à court terme. Mais c'est ce qui se passe à Little Bay Islands aujourd'hui. Tout ce qu'il nous faudrait, c'est quelques dollars de plus d'Ottawa, qui ne représenteraient en réalité qu'une goutte dans un verre d'eau. Grâce à Dieu, ils sont maintenant indépendants mais pas encore comme ils le voudraient. Du point de vue indépendance, nous sommes presque premiers mais nous ne sommes pas encore satisfaits de cela. Nous ne devrions pas avoir personne bénéficiant du bien-être social, si nous pensons en termes de production. Nous produisons le matériel brut. Ce n'est pas la même chose que si vous avez une voiture à réparer, vous allez la porter au garage, et vous la faites réparer et vous donnez \$1 à l'homme, mais qu'obtient-il? Il obtient ce dollar comme un producteur. Si jamais vous me voyez encaisser un billet de \$20, croyez-moi, vous ne l'avez jamais vu avant. Ce que vous me donnez a traversé le Canada en entier. C'est ce que nous devons avoir.

M. Crouse: J'aimerais poser une question supplémentaire à ce sujet. Je me rends compte que vous connaissez la question à fond, et j'aimerais connaître quelle procédure vous favorisez afin de permettre aux pêcheurs de Terre-Neuve d'avoir une plus grande influence dans le programme du gouvernement fédéral. M. Cashin a mentionné il y a un moment que le gouvernement provincial ne devrait pas construire autre chose que des brise-lames, et je suis tout à fait d'accord avec lui, parce que d'après l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique cette responsabilité revient au gouvernement fédéral. S'il rejette cette responsabilité, bien sûr, quelqu'un d'autre devra s'en occuper si nous voulons continuer à appuyer cette industrie primaire très importante dans les provinces atlantiques.

Je viens de Lunenburg, Nouvelle-Écosse, et nous avons des liens avec les gens de Terre-Neuve et je suis grandement intéressé par ce que vous dites. J'aimerais connaître votre idée, si vous en avez une, sur la façon dont les pêcheurs pourraient influencer davantage le développement que vous croyez nécessaire, afin que nous ne nous

[Texte]

so that we are not building wharves and facilities in some cove which is miles away from the community which it is supposed to serve. Have you any ideas along those lines?

Mr. Weir: I will put it this way. You talk of centralization, gross centre areas, and I think this is repeating what I said earlier but I hope it makes the point. Before we would demand that people leave a community of 100 people and come into a community where there are 700 or 7,000 people let us have something to offer them first. When we get in there let us make sure that the dollars that come from Ottawa are well spent. I do not know if you realize this or not but Ottawa is our father and in many cases we have no control over how the dollar is spent that comes down to Newfoundland to be spent by our provincial government. We do not have the control and I hope this is a beginning and not the end. I hope that before I get back home I am called back to come in and meet with the Minister of Fisheries or somebody in authority and ask how it should be spent. Let us spend it most wisely in a way that can be most beneficial to the people.

I will put it this way and this might be a little bit to one side of your direct question. I am sure Mr. Cashin is aware that we certainly make an argument of our 12-mile limit and the right to protect our Continental Shelf. We say there is only one way and that is to come up with a 12-mile limit that is protected when we get it. Let us make sure that we keep the Russians or the Norwegians or what have you out of there. On the other hand, we have a provincial government that says, "We are going to hand down \$60 million in our budget this year for fisheries and \$40 million is going to draggers". Of course, that does not make very much sense.

The Chairman: Mr. Carter.

Mr. Carter: Thank you, Mr. Chairman. I do not have too many questions to ask. What I had to say I have said already in this Committee. I spoke last night at some length with respect to some of the problems in my riding, in Newfoundland and Eastern Canada generally. I am rather interested in Mr. Rompkey's outlook. He seems to be always saying that we should take a positive view and look ahead but how can we when the estimates for 1973-74, this year's estimates which, are not yet passed, contain something like \$206 million for Ontario and less than \$30 million for Atlantic Canada. It is all very well to try and pull a Norman Vincent Peel and the Power of Positive Thinking, but I am afraid, Mr. Chairman, there are other factors which we must bear in mind. For instance, and I will say this for the benefit of our guests—and I would like to welcome, by the way, the witnesses. I am sorry I could not be here to have heard your statements. I was at another meeting, but be that as it may, you are certainly welcome as far as I am concerned. I know my colleagues feel the same way.

• 1700

Last night I outlined some of the problems in my riding and in Newfoundland generally and some of the inequities of the present budget dealing with Public Works, in that we find in Newfoundland Public Works properties which are poverty stricken, and that is putting it mildly. I know of wharves in my riding—and I am sure Richard Cashin can verify this too because they were probably there when he represented St. John's West in Parliament—wharves that have barriers up to them and are unsafe for people to

[Interprétation]

mettions pas à construire des quais et des installations dans une crique quelconque qui se trouve à des milles de la communauté qu'elle est censée desservir. Quelles sont vos idées à ce sujet?

M. Weir: Voici. Vous parlez de centralisation, de régions centrales, et au risque de me répéter, je veux bien reprendre ce que j'ai dit plus tôt. Avant de demander à des gens de laisser une communauté de 100 personnes et de venir s'installer à un endroit où il y en a 700 ou 7,000, offrons-leur tout d'abord quelque chose. Lorsque nous arrivons là, assurons-nous que l'argent qui vient d'Ottawa est bien dépensé. Je ne sais pas si vous vous en rendez compte ou non mais cet argent vient d'Ottawa, et dans bien des cas, nous n'avons aucun contrôle sur la façon dont il est dépensé par notre gouvernement provincial, du moins à Terre-Neuve. Nous n'avons pas le contrôle, et j'espère que ce n'est que le commencement et non la fin. J'espère qu'avant de retourner chez moi, je pourrai rencontrer le ministre des Pêches et Forêts ou un haut fonctionnaire qui pourra m'expliquer comment l'argent est dépensé. Dépensons le de façon à en faire profiter le plus de gens possible.

Voici ce que j'ai à dire, c'est peut-être un peu à côté de votre question. Je suis certain que M. Cashin sait que nous voulons certainement protéger notre limite de 12 milles ainsi que notre plateau continental. La seule façon de le faire est d'obtenir cette limite de 12 milles, de la protéger quand nous l'obtiendrons. Assurons-nous que les Russes ou les Norvégiens ou les autres seront bannis de cette limite. D'un autre côté, nous avons un gouvernement provincial qui dit: «Nous allons prévoir dans notre budget de cette année 60 millions de dollars pour les pêcheries et 40 millions de dollars pour les chalutiers». Bien sûr, cela n'a pas beaucoup de sens.

Le président: Monsieur Carter.

M. Carter: Merci, monsieur le président. Je n'ai pas beaucoup de questions à poser. J'ai déjà tout dit ce que j'avais à dire au Comité. Hier soir, j'ai parlé longuement des problèmes qui touchent mon comté, à Terre-Neuve et dans l'Est du Canada en général. Les idées de M. Rompkey m'intéressent particulièrement. Il veut toujours que nous ayons un point de vue positif mais comment le pouvons-nous, alors que les prévisions pour 1973-1974, les prévisions de cette année qui ne sont pas encore votées, prévoient une somme de 206 millions de dollars pour l'Ontario et moins et 30 millions de dollars pour le Canada atlantique. Il est excellent d'accepter la théorie de Norman Vincent Peel sur la pensée profonde, mais j'ai peur, monsieur le président, qu'il y ait d'autres facteurs que nous ne devons pas oublier. Par exemple, je dirai ceci pour le bénéfice de nos invités, et par le fait même, souhaiter la bienvenue aux témoins. Je suis navré de n'avoir pu entendre vos commentaires. J'assistais à une autre séance, mais en autant que je suis concerné, vous êtes bienvenu. Je sais que mes confrères abondent en bon sens.

Hier soir, j'ai souligné certains problèmes survenus à Terre-Neuve et quelques-unes des injustices du budget actuel en rapport avec les travaux publics, en ce sens qu'il existe à Terre-Neuve des propriétés des Travaux publics, très pauvres, et je m'exprime avec modération. J'ai vu en cours de route, des ports, et je suis sûr que Richard Cashin pourra l'établir également, parce qu'ils existaient sûrement quand il était le représentant de St. John West au Parlement, des quais qui ont des barrières et qui sont

[Text]

trespass on. You enter at your own risk. Now imagine a fishing community where people have to use these wharves and hopefully take trucks out there and unload their gear and fish and bring out salt and what have you, where they have to erect barriers to keep people from walking on them because they are so unsafe. They are in a dilapidated state. This is not at all unusual in my riding and of course the same thing prevails in other parts of our province.

Public Works, as I told the Minister last night, has completely neglected its responsibilities to eastern Canada, to Newfoundland. We find that, as I say, in this year in Newfoundland they are spending \$4 million I think on capital works. That is a big deal, \$4 million. But we find that they are spending \$4 million to repair a building on Booth Street, or they are spending \$.5 million to put in a nice, new, shiny air conditioning unit in some building here in Ottawa or spending a similar amount to provide a bigger and more luxurious cafeteria for the bureaucracy in Ottawa.

These are things, Mr. Chairman, that Mr. Rompkey must be aware of. Of course, this is one of the reasons that we saw fit to raise this matter in a very strong way before this Committee which has lead to the setting up of this Committee.

Mr. Rompkey: As my name was mentioned, Mr. Chairman, I think we are aware. The comment was made by one of the civil servants that you are preaching to the converted, and I think you are. We all accept what Mr. Carter is saying, that the facilities are not adequate now; that is the whole reason why the Committee is in existence. Your point is well taken, but it is really preaching to the converted.

Mr. Carter: Preaching to the converted maybe, Mr. Chairman, but I am not sure, because this is 1973 and the estimates we are discussing now are 1973-74. So where are the converted?

Mr. Chairman, we find too that there is a serious lack of proper marine works in the Atlantic area; a very serious lack. We find too in central Canada, in Ottawa alone this year they are spending \$26 million to provide bigger and better facilities for the civil service. In Ontario we have an unemployment rate of 4 per cent, I think. In the Atlantic area we have approximately 8 per cent—double that amount in unemployment. Yet they are really spending this very insignificant amount of money.

I do not have too much else to say, sir, except to welcome the guests and hope that maybe from these meetings and from their statements and from the other witnesses that we will be hearing something will come, that we will get some results.

The Minister of Fisheries last night made a very significant statement, I thought, that you base the need for marine facilities on the amount of fish or the fish landings in that particular area.

Mr. Rompkey: That is not what he said, Mr. Chairman.

[Interpretation]

dangereux à traverser pour les gens. Vous y entrez à vos risques. Maintenant, imaginez que des gens utilisent ces quais, et y amènent des camions qui déchargent leur attirail de pêche et leur poisson et apportent du sel, maintenant qu'avez-vous, ils sont obligés d'ériger des barrières pour que les gens n'y aillent pas parce que c'est trop dangereux. Ils sont en train de s'effronder. J'ai vu beaucoup de ces quais en cours de route et je suis sûr qu'il y en a d'autres ailleurs dans cette province.

Les Travaux Publics, comme je l'ai dit au ministre hier soir, ont négligé leur responsabilité envers l'est du Canada, Terre-Neuve. Cette année, à Terre-Neuve, ils ont dépensé \$4 millions en capital d'exploitation. Incroyable, \$4 millions. Mais nous savons qu'ils dépensent \$4 millions pour réparer un immeuble de Booth Street, ou \$5 millions pour installer un nouveau petit système d'air climatisé dans un édifice ici à Ottawa, et qu'enfin ils gaspillent le même montant pour offrir aux fonctionnaires d'Ottawa, une plus grande et plus luxueuse cafétéria.

Ces choses, monsieur le président, M. Rompkey doit en prendre connaissance. C'est une des raisons pour lesquelles nous nous devons de soulever ce problème devant vous, et c'est également la raison pour laquelle nous avons une séance maintenant.

M. Rompkey: Comme mon nom a été mentionné, monsieur le président, je crois que nous sommes conscients du problème. Un fonctionnaire a dit que vous prêchez dans le désert et je crois qu'il avait raison. Nous sommes tous d'accord avec M. Carter quand il dit que les installations ne sont pas convenables maintenant; voilà pourquoi le Comité siège actuellement. Vous défendez bien votre point de vue, mais vous prêchez réellement dans le désert.

M. Carter: Prêcher dans le désert, peut-être, monsieur le président, mais je n'en suis pas certain, parce que nous sommes en 1973 et que les évaluations que nous discutons actuellement sont pour 1973-1974, alors où est le désert?

Monsieur le président, nous trouvons qu'il y a un manque sérieux de travaux maritimes dans la région de l'Atlantique. Un manque vraiment très sérieux. Nous savons que dans les provinces centrales et plus particulièrement dans la seule ville d'Ottawa, ils dépenseront cette année \$26 millions pour donner aux fonctionnaires de meilleures installations. Je crois, qu'en Ontario le taux de chômage, est de 4 p. 100. Dans la région atlantique, il est d'environ 8 p. 100. Et ils ne dépenseront que ce petit montant de \$4 millions.

Je n'ai rien à ajouter, monsieur, sauf de souhaiter la bienvenue aux invités et d'espérer que ces séances et leurs commentaires, ainsi que ceux des autres témoins, donneront des résultats positifs.

Le ministre de la Pêche a dit hier quelque chose de très significatif, je croyais que vous basiez vos installations portuaires sur le nombre de poisson ou le nombre de sorties d'eau dans cette région particulière.

M. Rompkey: Ce n'est pas ce qu'il a dit, monsieur le président.

[Texte]

The Chairman: Mr. Carter.

Mr. Carter: That is on record, Mr. Chairman, of a previous meeting where Mr. Reid—I think he is a director of Small Harbours...

Mr. Rompkey: Yes, but you referred to Mr. Davis, not Mr. Reid.

Mr. Carter: Mr. Davis also made that statement, Mr. Chairman.

Mr. Rompkey: Mr. Davis referred to stocks, Mr. Chairman. That is on the record.

Mr. Carter: We can prove that, Mr. Chairman. We cannot do it today but we can prove it in time. The Minister of Fisheries and the Minister of Public Works seem to be hung up on this old chicken or egg bit, as I said before. I have a letter here where I requested a small dredging job—I believe I mentioned this last night too—be done in my riding and they could not do it. They could not afford to spend a paltry few dollars to do a small dredging job and as a result fishermen are now required to moor their boats in another settlement quite a distance away and get around back and forth to go fishing. This sort of thing is happening.

• 1705

I can think of a place, and I am sure Mr. Cashin is aware of this one, St. Vincent's. Up in St. Vincent's the conditions under which these men have to operate would make the fishermen of biblical days look like modern industrialists. There is absolutely nothing up there to enable a person to land a boat or to tie it on. We have been asking to have an extension built to a wharf in a fishing facility just three or four miles away to accommodate these people, but no, no, they cannot afford it. It is unheard of to spend \$100,000 in Peter's River, but they can spend a million dollars this year to build a parking garage for the National Defence building. How can the fishermen of our province show any great enthusiasm for the fisheries if, as our friend says, their fathers in Ottawa are treating them like a bunch of—if the laides were not here and a priest I would say what they are treating us like. It is not like a good solid son.

Mr. Chairman, these are some of the things. I have said it before and they are on public record, so let us hope something can be done about it.

Rev. Berresford: I wonder if Mr. Carter is talking about—I am asking the Committee because I do not know and I know they cannot answer at the present time—but the fact that we are not getting these wharves and other things, I wonder if it is due to the fact that the Department of Public Works figures that by putting a wharf in a little cove, a wharf here and a wharf there, that they are building a jetty for some fellow's sailboat? Without any concept of a contribution to the economy of Canada which comes after the wharf is put in, I feel this is what is happening. Perhaps they have a list of wharves which may run into 800 or 1,000 and they have the idea that every Joe has a sailboat and he has tied up his sailboat, without any reference to the fact that the fish are not being caught because, as Mr. Weir says, they have to heave it so hard and so high. If they did not have to do that they would yield a much better catch and they would not have to

[Interprétation]

Le président: Monsieur Carter.

M. Carter: C'est dans le dossier, monsieur le président, d'une de nos séances antérieures où M. Reid, je crois qu'il est le directeur de petits ports...

M. Rompkey: Oui, mais vous vous référiez à M. Davis, non à M. Reid.

M. Carter: M. Davis a également fait ce commentaire, monsieur le président.

M. Rompkey: M. Davis se référerait aux stocks, monsieur le président. C'est ce que nous avons dans notre dossier.

M. Carter: Nous pouvons le prouver, monsieur le président. Nous ne pouvons le faire aujourd'hui, mais nous le ferons en temps voulu. Le ministre des Pêches et le ministre des Travaux publics, comme je l'ai dit plus tôt, semblent toujours en rester à cette même question. J'ai ici une lettre dans laquelle je demandais qu'un petit travail de dragage, je crois que je l'ai mentionné hier aussi, soit fait dans ma circonscription et ils ne pouvaient pas le faire. Ils ne pouvaient se permettre de dépenser quelques pauvres dollars pour faire un petit travail de dragage, par suite de quoi on demande aux pêcheurs d'amarrer leurs bateaux dans un autre endroit très éloigné et de faire des allées et

venues pour aller pêcher. C'est ce genre de chose qui arrive.

Je pense à un endroit particulier, St-Vincent, et je suis sûr que M. Cashin le connaît aussi. A St-Vincent, des conditions dans lesquelles les hommes doivent travailler font paraître les pêcheurs des temps bibliques des industriels modernes en comparaison d'eux. Il n'y a là absolument rien qui permet à quelqu'un d'accoster et d'amarrer. Nous avons demandé qu'une ralonge soit faite au quai, une installation de pêche 2 ou 4 milles plus loin pour rendre service à ces pêcheurs; mais non, non, ils ne peuvent se le permettre. On ne peut dépenser \$100,000 à Peter's River, mais on peut dépenser cette année \$1 million pour aménager un stationnement pour l'immeuble de la Défense nationale. Comment les pêcheurs de notre province pourraient-ils montrer un grand enthousiasme pour la pêche si, comme le dit notre ami, leurs pères à Ottawa les traitent comme une bande de..., sans la présence de femmes et d'un prêtre, je vous dirais comment ils nous traitent. Ce n'est pas en fils adulte.

Monsieur le président, ce sont quelques-unes des choses qui se passent. Je les ai déjà dites et elles figurent dans les archives nationales, donc, espérons qu'on fera quelque chose à ce sujet.

Rev. Berresford: Je me demande si M. Carter parle de... Je m'informe auprès du Comité parce que je l'ignore et je sais qu'ils ne peuvent répondre maintenant, mais que nous n'obtenions ces quais et d'autre chose, je me demande si cela est dû au fait que le ministre des Travaux publics s'imaginerait qu'en mettant un quai dans une petite baie, un quai ici et là, ils construisent une jetée pour le bateau d'un ami? Sans aucune idée de l'apport fait à l'économie canadienne, cela vient après la construction du quai, je pense que c'est ce qui se produit. Ils ont peut-être une liste de 800 ou 1,000 quais et ils croient que chacun a un bateau et qu'il a amarré son bateau, sans tenir compte du fait que les poissons ne sont pas pris, comme l'a dit M. Weir, parce qu'ils doivent lancer si fort et si haut. S'ils n'avaient pas à faire cela, leur pêche aurait un meilleur rendement et ils ne devraient pas perdre autant de temps à se déplacer inutilement à cause d'installations insuffisantes.

[Text]

waste as much time fooling around with inadequate facilities.

I am thinking particularly of two jobs that were approved in the Estimates by the Department of Public Works and they were announced; a \$29,000 job for a repair to a wharf, and a \$64,000 fishermen's wharf for Tigglecove. These were supposed to be under construction this year and for some strange reason they have not begun. This can be repeated over and over. Request after request goes in for these wharves because the fishermen are concerned about it, and disappointment after disappointment follows. Sometimes the requests are acknowledged and sometimes they are not acknowledged, and this may be another type of communications Mr. Rompkey was talking about. We were talking about rural communications and water communications, and I think this is another type of communications that has to be rectified somewhere along the line. These requests are considered for three years, they are shelved for three years and then they are brought to light again for another three years and nothing is done about it. In the meantime somebody sends out a surveyor or two surveyors every summer for six or seven years just to keep the fishermen happy that something is being done. In actual fact nothing is done. The fishermen are being deceived, and because MOT and Public Works and Fisheries cannot agree the whole thing is scrapped instead of ironing it out in the first place.

I think there is a whole field of discrimination involved here and whether it is political or whatever category of discrimination you would like to mention I think it has done a real disservice to the fishery in Newfoundland, and it is probably due to a lack of communications.

• 1710

For example if I were to walk out of here this evening with \$.5 million, I could go out and keep my fishermen happy for at least the next 25 years or 30 years. These men could make a living for the next 20 or 25 years and we would not have to bother Ottawa anymore.

The Chairman: For the benefit of someone like myself from northern Ontario, could you or Mr. Weir explain this reference to the sorting of fish?

Mr. Cashin: It is unloading facilities. The point is, in all these places there are no proper unloading facilities.

In many communities a man has to come in and throw his fish up on the wharf from the boat. The most complicated one I have ever seen is the one Mr. Carter has just explained. They now have pulleys but at one time they would have to load up their boxes—there is a name for them...

An hon. Member: Box carts.

Mr. Cashin: The box carts would go down on the beach and they would have to haul the fish up with horses over the beach in St. Vincent's.

But on the point that Mr. Carter made about St. Vincent's and the minimum of communications, anybody who has represented St. John's West—and I think there have been four of us since Confederation—has wrestled with the problem of St. Vincent's.

[Interpretation]

Je pense en particulier à deux projets qui furent approuvés dans le budget du ministère des Travaux publics et dont on a parlé publiquement. Il s'agissait de la réparation d'un quai au coût de \$29,000 et de la construction d'un autre quai de \$64,000 pour les pêcheurs à Tigglecove. On devait commencer ces travaux cette année et, pour quelques raisons bizarres, ce n'est pas fait. Ce genre de chose se répète encore et encore. On achemine demande sur demande pour ces quais parce que les pêcheurs sont inquiets et on accumule déception sur déception. On accuse parfois réception de ces demandes, parfois aussi on ne le fait pas, c'est peut-être l'autre forme de communication dont parlait M. Rompkey. Nous parlions de communication dans les campagnes et sur les eaux et je pense qu'il s'agit d'un autre genre de communication qu'il faudra corriger quelque part en cour de route. Les demandes sont étudiées pendant 3 ans, ensuite, mises sur des tablettes pendant 3 autres années, puis elles sont ramenées à la surface pendant encore 3 ans. Rien n'est fait. Dans l'intervalle, on envoie un enquêteur ou deux chaque été pendant 6 ou 7 ans à la seule fin de montrer aux pêcheurs qu'on fait quelque chose. En fait, rien n'est fait. Quelques gens sont déçus, et parce que le ministère des Transports et le ministère des Travaux publics ne peuvent s'entendre, le projet est mis au rancart au lieu d'être réglé dès le début.

Je pense qu'il y a de l'injustice en cause ici et, si c'est de l'injustice pour raison politique ou pour toute autre raison que vous pourriez me donner, je pense que cela a rendu un mauvais service à la pêche à Terre-Neuve et c'est sans doute à cause du manque de communication.

Par exemple si je partais d'ici ce soir avec 5 millions de dollars, je pourrais m'en aller et assurer le bonheur de mes pêcheurs pour au moins les 25 ou 30 prochaines années. Ces hommes pourraient gagner leur pain pour les 20 ou 25 prochaines années et nous ne serions plus jamais obligés de venir ennuyer Ottawa avec nos histoires.

Le président: Pour le bénéfice de quelqu'un comme moi, qui vient du nord de l'Ontario, pourriez-vous, vous ou M. Weir, expliquer la mention que vous avez faite au sujet du triage du poisson?

M. Cashin: Il s'agit des installations de déchargement. Le fait est que, à tous ces endroits, on ne trouve pas d'installations décentes pour le déchargement.

Dans plusieurs villages, le pêcheur doit accoster et de son bateau, lancer son poisson sur le quai. Dans ce style, le système le plus compliqué que j'aie jamais vu, est celui que vient de vous décrire M. Carter. Ils sont maintenant équipés de palans, mais il fut un temps où ils devaient remplir leurs boîtes—il y a un nom pour cette sorte de boîte...

Une voix: Des wagonnets.

M. Cashin: Les wagonnets descendaient sur la plage et il fallait les tirer avec des chevaux pour ramener le poisson. C'est ainsi que ça se passait à St-Vincent.

Mais pour revenir à ce que disait M. Carter au sujet de St-Vincent et de son minimum de communications, tous ceux qui ont représenté St-Jean-Ouest, et je pense que nous sommes quatre depuis notre entrée dans la Confédération, tous ceux-là, dis-je, se sont battus pour ce problème de St-Vincent.

[Texte]

At one point, Mr. Carter, I was successful in getting \$64,000 allocated for a wharf in St. Vincent's. They selected the wharf and it was especially designed because there is a live beach there—the beach changes. This was a specially-designed wharf and the fishermen told me it was a waste of money. They said: that wharf will not be there next spring.

I am not being critical. There was a genuine effort by the engineers to meet a need. In any event, I went down there that October and I went out looking for the wharf. A fisherman came up and said: I misinformed you. I told you the damn thing would be gone next spring; it did not even get through the winter. There was no sign of the wharf anywhere.

So I think Mr. Carter is going to have quite a job after that to get any facilities . . .

Mr. Weir: Your story reminds me of a person who went to the lumber woods one time and the foreman said: we are glad to have you here. Of course he said: I am glad to be here, but I am going to tell you something. I am not like the last fellow you had, you know; I am not here today and gone tomorrow. I am here today and gone now.

Mr. Chairman, this might not come under federal jurisdiction but we had at Little Bay Islands a community stage, built by the provincial government. This stage cost \$130 million, give or take a few bucks.

We, as fishermen, do not have yet what we need. So does this building now warrant an additional \$30,000 to give us what we do want or will we let it lie there and become a white elephant? That is what it is going to be, believe me. We have got \$130 million in it.

It was taxpayers' money. Whether it was paid into the federal treasury or into provincial treasury it is taxpayers' money. So we are not satisfied with that, we want an additional X number of dollars.

The Chairman: I am sorry, Mr. Carter, that I cut into your time, but I just could not quite understand that particular point.

I have now in this order: Mr. Barnett, Mr. Marshall, Mr. McGrath, Mr. Crouse and Mr. Rooney.

Mr. Barnett.

Mr. McGrath: I gave you my name well in advance.

The Chairman: Yes, but we were going through the people on the Committee first.

Mr. McGrath: I appreciate that. That is fine. Carry on.

The Chairman: I think the agreement was that the Committee members would be on first.

Mr. McGrath: That is fine.

An hon. Member: You go ahead, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: No, no. That is fine. I did not realize that I was so low down on the list in priority. That is all right.

[Interprétation]

A ce point de vue, Monsieur Carter, je peux me compter chanceux d'avoir obtenu \$64,000 pour le quai de St-Vincent. Ils ont choisi le quai et il était conçu spécialement pour la plage de St-Vincent. C'est une plage vivante, qui change beaucoup. Il s'agissait donc d'un quai spécialement conçu et les pêcheurs m'ont dit que c'était une perte d'argent. Ils ont dit: «Ce quai ne sera plus là le printemps prochain.»

Je n'attaque personne; les ingénieurs ont fait de leur mieux pour installer ce quai. Quoi qu'il en soit, j'y suis allé en octobre et je me suis rendu au quai, pour le voir. Sur le chemin, un pêcheur me dit: «J'ai des mauvaises nouvelles pour vous. Je vous avais dit que ce quai ne serait plus là le printemps prochain, il m'a même pas passé l'hiver.» Toute trace du quai avait disparu.

Je pense que M. Carter va avoir un peu de difficultés pour obtenir ses installations.

M. Weir: Ceci me rappelle l'hpotoire du type qui va travailler au chantier. Le contremaître lui dit: «C'est un plaisir de vous avoir parmi nous. Naturellement, répond-il, je suis heureux d'être ici. Mais je vais vous dire une bonne chose. Je ne suis pas comme le gars qui était ici avant moi, vous savez. Ici aujourd'hui, parti demain. Je suis ici aujourd'hui et je pars tout de suite.

Monsieur le président, ceci n'est peut-être pas de juridiction fédérale, mais nous avons à Little Bay Islands un théâtre municipal, qui a été bâti par le gouvernement provincial. Ce théâtre coûte \$130 millions.

En tant que pêcheurs, nous n'avons pas ce dont nous avons besoin. Est-ce que cet édifice garantit maintenant un \$30,000 additionnel pour nous donner ce que nous voulons ou allons-nous le laisser là pour qu'il devienne un éléphant blanc? C'est ce qu'il va devenir, croyez-moi. Nous avons eu \$130 millions avec.

C'était l'argent des contribuables; qu'il vienne du gouvernement fédéral ou du gouvernement provincial, c'est toujours l'argent des contribuables. Alors, nous ne sommes pas satisfaits de cela, nous voulons un montant supplémentaire de tant de dollars.

Le président: Je suis désolé, monsieur Carter, de vous interrompre, mais je ne peux pas comprendre très bien cette question particulière.

J'ai maintenant dans l'ordre, M. Barnett, M. Marshall, M. McGrath, M. Crouse et M. Rooney.

Monsieur Barnett.

M. McGrath: Je vous ai donné mon nom bien en avance.

Le président: Je sais, mais nous passons d'abord les membres du Comité.

M. McGrath: J'apprécie. C'est parfait, allez-y.

Le président: Il me semble que la convention voulait que les membres du comité parlent d'abord.

M. McGrath: C'est parfait.

Une voix: Allez-y, monsieur McGrath.

M. McGrath: Non, non, c'est bien. Je ne me rendais pas compte que j'étais si loin sur la liste de priorité, c'est tout.

[Text]

The Chairman: We put them in the order of Committee members first. That is the order that came up.

Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, there were a few things flashing through my mind when I was listening to our witnesses at the beginning. Apart from our Chairman, I am the only member sitting in this Committee who does not come from Atlantic Canada. I come from the Pacific Coast.

• 1715

The remark someone made that generally speaking the members who are on this Committee are converted I think is probably true. Most of the people I see here I also see in meetings of the Fisheries Committee.

I suppose I can say that I have probably spent more of my time in Ottawa in the last 20 years than I have spent at home, but I think perhaps for the benefit of Mr. Weir I should also point out that none of us who are in this room belong to Ottawa. You know, my home on Vancouver Island is further away from here than it would be if I went to London, England. Maybe we get bitten by Ottawaitis, if we stick around here too long, I do not know. I sometimes wonder whether I have been.

Mr. McGrath: It sure makes you cynical.

An hon. Member: Yes, I know.

Mr. Barnett: Well, cynical or a bit frustrated at times.

Mr. McGrath: Especially of unanimous committees.

Mr. Barnett: I think this meeting today and the ones that we have been having may be more significant than those of us who are here realize. To me it represents a real breakthrough, and because I was not involved in the actual formation of this Committee, and because I belong to a different political party than either the people of my right or my left at the moment—I am one of the NDP members...

Mr. McGrath: A rose between two thorns.

Mr. Barnett: Thank you, thank you. I think perhaps I would like to say one or two words about my observation of how things get done. I mean, those of us who come from the Pacific Coast and those of us who come from the Atlantic Coast who have any kind of first-hand knowledge of the fisheries of Canada, whether we have been commercial fishermen or not, are really quite a small minority in the total membership of the House of Commons, so it is not all that easy for us to get the realities of life through to the House of Commons as a whole and perhaps to the Cabinet and the civil service bureaucracy in particular, many of whom are Ottawa people. I think this is why I say this Committee is a breakthrough, because in effect, I feel that you people have come here to help us to try to paint a picture that some of these other people can understand. The motion proposed here a little while ago to try to get the President of the Treasury Board before this Committee I think zeros in on that, and I think Mr. Cashin who had some experience in Ottawa will recognize the significance of that motion because somebody decides out of the total tax pot how much is going to go where. What we are out to do is get a necessary amount of it realistically spent to provide real services to people.

[Interpretation]

Le président: Nous plaçons les noms pour que ceux des membres du comité viennent en premier. C'est notre façon d'établir l'ordre.

Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, certaines choses me venaient à l'esprit en écoutant nos témoins tout à l'heure. À part notre président, je suis le seul membre de ce comité à ne pas venir des provinces Atlantiques. Je viens de la côte du Pacifique.

On a fait la remarque que, règle générale, les membres de ce comité siègent sur d'autres comités et je crois que c'est exact. La plupart des gens que je vois ici représentés, travaillent aussi au comité des pêches.

Je dois dire qu'au cours des vingt dernières années, j'ai passé plus de temps à Ottawa qu'à la maison, et je crois que je devrais aussi souligner dans l'intérêt de M. Weir que personne ici présent est d'Ottawa. Vous savez que ma résidence sur l'île de Vancouver est plus éloignée d'ici que de Londres. Peut-être attraperons-nous la fièvre d'Ottawa si nous restons trop longtemps, je ne pourrais dire. Je me demande souvent si c'est mon cas.

M. McGrath: Vous êtes cynique.

Une voix: Oui, je sais.

M. Barnett: Oui, un peu cynique et un peu désappointant quelquefois.

M. McGrath: Spécialement au sujet des comités unanimes.

M. Barnett: Je crois que cette réunion que nous avons aujourd'hui et celle que nous avons tenue sont plus importantes que vous ne le pensez. Cela représente pour moi une vraie percée puisque je ne suis pas député dans la formation actuelle de ce comité et parce que j'appartiens à un autre parti politique que l'agent assis à ma gauche et à ma droite, en ce moment. Je suis membre du NPD.

M. McGrath: Je suis la rose entre les deux épines.

M. Barnett: Merci, merci. J'aimerais communiquer mes observations sur la façon dont la chose se passe. Je veux dire que ceux qui sont originaires de la côte du Pacifique ou de la côte de l'Atlantique et qui sont un peu au courant de la situation des pêcheries au Canada pour avoir été ou non pêcheur, sont en minorité à la Chambre des communes. Il nous est donc difficile d'obtenir des renseignements sur la situation actuelle de la part de la Chambre des communes, du Cabinet ou des bureaux du service civil en particulier dont la plupart des gens sont d'Ottawa. C'est pourquoi, je dis que ce comité est une percée parce qu'en effet, je sens que vous êtes venus ici afin de nous aider à décrire une situation que certaines personnes ici peuvent comprendre. La motion qui a été proposée ici, il y a quelque temps, afin d'essayer d'amener le président de la Commission du Trésor devant le comité annule tout ceci et je crois que M. Cashin qui a acquis une certaine expérience à Ottawa reconnaîtra l'importance de cette motion puisque quelqu'un a décidé de la répartition des taxes. Nous devons donc devoir recevoir cette somme nécessaire afin de la dépenser de façon réaliste pour fournir de bons services à la population.

[Texte]

I am not going to follow the line that Mr. Carter has been following about begrudging a parking space for the people who work in National Defence. They are Canadians, too...

Mr. Carter: I am not begrudging it, but I am just saying...

Mr. Barnett: ... but I certainly agree with him that there has not been an adequate amount spent on provision of facilities. This applies on the Pacific Coast as well as on the Atlantic Coast. I will say, Mr. Chairman, that 20 years ago when I first started coming down here the fishermen from British Columbia were coming down to Ottawa and knocking on doors, and it does my heart good to see some fishermen from the Atlantic Coast, from PEI—we have not been talking about PEI very much here—and Newfoundland, and hopefully tomorrow from two other provinces, coming here and in effect trying to help the members who represent those areas do the job that we would like to do.

• 1720

Basically, this is not something that separates any of us according to our political parties. Most of us want to see public money well spent, we want to see fruitful results.

I suppose there has been a lot of trial and error about this business of Newfoundland coming in with the rest of Canada. Sometimes people think that those of us from British Columbia are just as, or perhaps a little more, alien than Newfoundlanders are.

I did do some roaming around there. I was thinking, when Father Berresford was mentioning Jimmy Sinclair, I did try to do a little, in my own feeble way, after I came back from roaming around Newfoundland a bit in the early fifties, saying, "look, something should be done about some of the things I saw when I was down there." It is much better that you people come down here and say it yourselves, not somebody from the Pacific coast.

There is a proposal about a change in the set-up. We had a meeting last night with two ministers, the Minister of Public Works and the Minister of Fisheries; I wish the Minister of Transport had been in on the deal too. I think one of the things we have to try to size up is whether the idea that is being advanced for having the small-craft harbour more closely tied in with the fisheries service is a good one—whether it will produce more fruitful results. Certainly, this is a concern of mine, as a representative of a fishing constituency on the Pacific coast.

I have been listening to this discussion about centralization or noncentralization; there has been talk about the development of larger boats, longliners and so on. I should like to hear a bit more about the real requirements of the inshore fishermen who are still using smaller boats. If I have the right picture in my mind, they can still make a living for themselves and their families, with the proper kind of facilities for handling their product. Could you tell us about that side of it, so that we do not go overboard on harbours and wharves for boats 60 feet and larger?

Mr. Wayne Quinlan (Bay de Verde, Newfoundland): I would like to shed some light on that subject. I want to use as an example a place called Grates Cove. Last year, they wrote a letter to Ottawa—it was more of a petition, signed by all the fishermen—for the purpose of getting an extension to their present wharf. I do not know if exten-

[Interprétation]

Je ne poursuivrai pas l'idée de M. Carter au sujet de ce terrain de stationnement mis à la disposition des gens qui travaillent à la Défense nationale. Ils sont aussi des Canadiens.

M. Carter: Je ne le fais pas à contrecœur, mais je dis simplement...

M. Barnett: Mais je suis d'accord avec lui pour dire qu'une trop petite somme d'argent a été dépensée pour ces facilités. Cela s'applique à la côte ouest autant qu'à la côte est. Je dirais, monsieur le président, qu'il y a 20 ans lorsque je commençais à venir ici, les pêcheurs de la Colombie-Britannique étaient venus à Ottawa et cela me fait chaud au cœur de voir des pêcheurs de la côte atlantique, de l'Île du Prince-Édouard. Nous n'avons pas beaucoup parlé de cette province et de Terre-Neuve et de deux autres provinces dont les membres sont venus ici afin d'aider les représentants de ces régions à faire leur emploi que nous aimerions avoir.

Il y a quelque chose qui nous sépare fondamentalement selon nos partis politiques. La plupart de nous voulons que l'argent public soit bien dépensé et nous voulons avoir des résultats.

Je suppose qu'il y a beaucoup d'essais et beaucoup d'erreurs dans ces entreprises à Terre-Neuve comme dans le reste du Canada. On pense parfois que nous de la Colombie-Britannique sommes un peu plus ou autant étrangers que les Terre-Neuviens.

J'ai un peu voyagé. J'y songeais lorsque le Père Berresford parlait de Jimmy Sinclair et j'ai moi aussi essayé, avec mes faibles moyens, après un voyage à Terre-Neuve, au début des années cinquante de dire: «Écoutez, il faut faire quelque chose au sujet de la situation que j'ai vue là-bas.» Mais c'est beaucoup mieux que vous veniez ici, que vous nous disiez vous-mêmes ce que vous en pensez et non pas que ça vienne de quelqu'un de la côte du Pacifique.

Il y a une proposition concernant un changement dans le système. Nous avons eu une réunion hier soir avec deux ministres, le ministre des Travaux publics et le ministre des Pêches. J'aurais aimé que le ministre des Transports puisse y participer. Nous avons essayé de voir la situation, de savoir si cette idée de quais pour les petites embarcations doit être reliée plus étroitement au service des pêcheries afin de savoir si c'est vraiment une idée qui est bonne et qui serait productive. Il est certain que cette idée m'intéresse beaucoup en tant que représentant d'une circonscription de la côte du Pacifique où on fait de la pêche.

J'ai écouté les débats concernant la centralisation ou la non-centralisation. On a parlé de l'expansion des navires, des palangriers, et autres. J'aimerais que vous me parliez plus précisément de vos besoins réels, des besoins réels des pêcheurs côtiers qui utilisent des petits bateaux. Si j'ai bien compris, ils peuvent toujours bien gagner leur vie et celle de leur famille s'ils ont les installations convenables pour traiter leurs produits. Pouvez-vous nous en parler, afin qu'on ne les oublie pas au profit des installations portuaires pour les bateaux de 60 pieds ou plus?

M. Wayne Quinlan (Bay de Verde, Terre-Neuve): J'aimerais préciser un peu cette question. Je vais me servir comme exemple d'un endroit appelé Grates Cove. L'an dernier, j'ai écrit une lettre à Ottawa, c'était plutôt une pétition car j'ai fait signer tous les pêcheurs de l'endroit afin d'obtenir une extension à leur quai actuel. Je ne sais

[Text]

sion if the right word, because really the wharf that is there now is not a wharf. If you call a few sacks of cement thrown over a few rocks a wharf, fine. I do not know if anybody else has ever seen a wharf like this one, with three or four boulders and part of a cliff sticking up there. At present, you can only bring in three boats to that wharf, three motor boats or with smaller boats you can put in about six. So what the fishermen do right now is, they come in 50 yards or so off their wharf, prong their fish from the motor boat to their small boat, and bring it into the wharf. This takes a deal to time and delays them for quite a period.

The first reply they got was that Grates Cove was a remote area; it was a negative attitude, I think. The second reply, as to why the extension could not go there, was a decline in the fishery. I have brought fish there myself in the last three years, and I do not know where the figures have come from, but it says "declined by 1 million pounds since 1969". Last year, in 1972, over 2 million pounds were brought in there, and the fishermen did not get going until late in the season because of ice.

It was reported that the fishermen had declined from 50 to 44 and the boats were now at 33 motor boats. Well 44 fishermen with 33 boats leaves about 23 fishermen, a man to each boat. Just look at the paper, and you know there figures are wrong, because a trap fisherman needs more than one man in the boat. These figures were ridiculous. I do not know where they came from.

The second reason, on this second letter, was that the wharf was in good condition. The man who looked at the wharf must have come from Arizona or somewhere, because there is no wharf there. There is nothing there. This year and the last two years there has been a small feeder plant put there, and it has employed 60 people in the place. Plus the fishermen, that comes to about 125 people. They figured that an estimate for repairs to this wharf would cost somewhere in the vicinity of \$40,000 to \$50,000 which, if it is going to create employment for 125 people, in my mind is cheap. You are getting off cheap.

• 1725

These fishermen live in Grates Cove. They grew up there. They are independent people and they are proud people. It was suggested that they bring their fish to Old Perlican, which is about seven miles away, bring it by boat for docking facilities. Fish today has become more and more quality controlled, and you cannot take fish in a motor boat in the summer months and bring it seven miles to another community. So, you know, it seems to be a very negative attitude somewhere along the line. Perhaps there are not enough votes in the East Coast of Newfoundland.

Mr. Lundrigan: You just put your finger on the problem.

Mr. Quinlan: Why worry about it? There are no votes there. Perhaps this is why, when Mr. Carter mentioned about this building going up for \$1 million, probably there are a lot more votes there than you are going to get in Grates Cove or Bay de Verde or Old Perlican.

[Interpretation]

pas si extension est le bon mot, car en réalité le quai n'est pas vraiment un quai. Si vous pouvez appeler quelques sacs de ciment recouvrant quelques cailloux un quai, très bien. Je ne sais pas si vous avez déjà vu un quai de cette espèce, avec trois ou quatre gros rochers et une partie de falaise. Actuellement, vous ne pouvez amener que trois bateaux à ce quai, trois bateaux à moteur ou, si vous avez des petits bateaux, vous pouvez en placer six. Par conséquent, les pêcheurs viennent à 50 verges à peu près du quai et transbordent leurs pêches du bateau moteur à la petite embarcation pour l'amener au quai. Ça prend beaucoup de temps et ça cause beaucoup de retard.

La première réponse que j'ai reçue concernant Grates Cove c'est que c'était un secteur éloigné, c'était donc une attitude négative. La seconde réponse, c'était que l'extension ne pouvait être accordée là où il y a une diminution dans la pêche. J'ai moi-même amené du poisson là depuis trois ans, je ne sais pas d'où viennent les chiffres, mais la lettre mentionnait: «une diminution de 1 million de livres depuis 1969». L'an dernier, en 1972, on y a amené plus de 2 millions de livres et les pêcheurs ont pu commencer à pêcher que tard dans la saison à cause de la glace.

On disait également que les pêcheurs avaient diminué de 50 à 44 et qu'il n'y avait maintenant que 33 bateaux moteurs. Eh bien, 44 pêcheurs et 33 bateaux ne vous laissent que 23 pêcheurs, un homme par bateau. Vous n'avez qu'à regarder le document et vous savez que les chiffres ne sont pas exacts, car un pêcheur qui fait la pêche au filet ne peut pas avoir qu'un homme sur son bateau. Ces chiffres étaient donc ridicules. Je ne sais pas d'où ils viennent.

La seconde raison qu'on donnait dans cette lettre c'était que le quai était en bon état. Celui qui a regardé le quai devait venir de l'Arizona ou d'ailleurs, car il n'y a pas de quais là-bas. Il n'y a rien du tout. Cette année et au cours des deux dernières années, on y a installé une petite usine d'engrais qui emploie 60 personnes. Vous ajoutez les pêcheurs, vous avez donc 125 personnes. Ils ont donc prévu que les coûts des réparations pour ce quai seraient de l'ordre de \$40,000 ou \$50,000. Si on crée ainsi de l'emploi pour 125 personnes, je pense qu'on s'en tire à très bon compte.

Ces pêcheurs vivent à Grates Cove. Ils y ont été élevés. Ils sont indépendants et fiers. On leur a proposé qu'ils apportent leur poisson par navire à Perlican, à quelques sept mille, à cause des installations portuaires. Le poisson est de plus en plus soumis aujourd'hui au contrôle de la qualité et vous ne pouvez pas apporter ce poisson dans un bateau moteur pendant l'été, pendant les mois d'été, sur une distance de sept mille jusqu'à une localité voisine. Cette attitude était donc négative en quelque part. Peut-être qu'il n'y avait pas suffisamment de votes sur la côte est de Terre-Neuve.

M. Lundrigan: Vous venez de déceler le problème.

M. Quinlan: Pourquoi s'en faire? Il n'y a pas de vote là-bas. C'est peut-être pourquoi, lorsque M. Carter a parlé d'un édifice d'un million de dollars, c'était peut-être à cause du fait qu'il y a plus de votes qui seront obtenus à Grates Cove ou Bay de Verde ou Old Perlican.

[Texte]

I would not worry about it if I was up here, if it meant only a few votes. There are other places where I get more votes. I am not condemning anybody, but human nature is that way, and it is going to be hard to get anything done about it. I really do not think there is going to be very much come out of this meeting. We listen to each other today, but what can come out of it? We can talk, sure. Can anything be done?

I would also like to bring up the fact that in a small harbour in Newfoundland which is only about 40 miles from my hometown, there is a community stage, and when this was being built there was one fisherman. I went through it last summer and saw four barrels of salted codfish. Surely, if the money can be afforded for that, then this can be afforded for a small place like Grates Cove. Thank you.

Mr. Cashin: If you remember, Mr. Barnett, when you were first here in the old days to get to the root of the decision-making problem, at one time there was an element of pork barrel more than there is now in Public Works.

Mr. Barnett: That is true, yes.

Mr. Cashin: I mean in that sense, to put it bluntly, there was a vote. There was a small harbour vote. It was getting less pork barrels by the time I got around. They had economists and you had to go through them. There was as certain element of that, Mr. Chairman. That is why St. John's West was relatively well serviced.

But in any event, you dealt with the Public Works people, and I found that the Public Works engineers were not trained in sociology or all other things, but they had contact with the fishermen. They were usually intelligent men and I could go down and talk to them. I remember Gerry Knight, and up here Gerry Miller. They had some grasp and understanding of Newfoundland and they had that vote and they tried as best they could to spread it around. They had more feeling and understanding for the situation than the economists.

Now with the change in the structure of government, that element is gone. Even the influence of the member of Parliament is gone. But today there has been nothing to replace that. We certainly do not think it should be up to politicians to decide arbitrarily that it should go to Grates Cove because they voted the right way, and not go to some place else. But there has been nothing ever to replace that system. You know, bad as that may have been, at least you had people you could go and talk to.

Everybody got committees into it. I remember my own experience. I think we had 15 departments at one meeting that I held when I was dealing with that report I mentioned earlier. We had all sorts of people with input into the thing. The result was impotency. If you are going to change it into the Department of Fisheries, I think there has to be somebody down there in Prince Edward Island and in Newfoundland and in Nova Scotia who can make more decisions. If you bring in all these other groups you are talking about for consultation, you can find yourself up in a great amount of red tape. I just wanted to make that point, that certainly there has been nothing to replace the old system that, generally for one reason or another, x amount of dollars was going to be spent annually on

[Interprétation]

Je ne m'inquiéterais pas si j'étais là-bas, cela ne signifie que quelques votes. Il y a d'autres places où on peut obtenir des votes. Je ne dis pas dans les personnes, c'est très humain, et ce sera très difficile de faire quoi que ce soit pour remédier à la situation. Je ne crois pas que nous accomplissions beaucoup à cette réunion. Nous nous écoutons mutuellement, mais qu'en résultera-t-il? Nous pouvons parler certainement. Mais est-ce qu'on peut faire quelque chose?

J'aimerais également parler d'un petit port à Terre-Neuve qui se trouve à 40 mille de ma ville natale, où il y a un théâtre qu'on y a construit alors qu'il n'y avait qu'un pêcheur. Je suis passé l'été dernier et j'ai vu quatre barils de morue salée. C'est évident que si on peut dépenser de l'argent là-bas, on peut en dépenser pour une place comme Grates Cove. Je vous remercie.

M. Cashin: Si vous vous souvenez, monsieur Barnett, lorsque vous étiez ici il y a bien des années, que vous vouliez aller à la source des problèmes de prises de décisions, il y avait un élément qui jouait plus, c'est le cas présentement dans les Travaux publics.

M. Barnett: C'est vrai.

M. Cashin: Je veux dire par là, pour dire les choses crûment, qu'il y avait un vote. Il y avait un vote qui allait pour les petits quais. Ce n'était pas tout à fait la même chose lorsque je suis arrivé, il y avait des économistes et il nous fallait passer par eux. Monsieur le président, c'est pourquoi St. Jean Ouest a été relativement bien servi.

Mais de toute façon, vous aviez affaire avec les gens des Travaux publics, et je me suis rendu compte que les ingénieurs des Travaux publics n'avaient pas de formation sociologique ou autres, mais ils avaient des contacts avec les pêcheurs. C'était habituellement des gens intelligents et on pouvait leur parler. Je me souviens de Gerry Knight, et Gerry Miller. C'était des personnes qui avaient bien saisi et bien compris Terre-Neuve, ils avaient leurs votes, ils essayaient du mieux qu'ils le pouvaient à en faire bénéficier les gens. Ils avaient certainement une meilleure compréhension et plus de meilleurs sentiments que les économistes.

Le gouvernement maintenant a changé de structure et cet élément n'existe plus. Même l'influence d'un député du Parlement n'existe plus. Et rien ne le remplace aujourd'hui. Nous ne pensons certainement pas qu'il appartient aux politiciens de décider arbitrairement d'accorder un quai à Grates Cove, qu'ils ont voté de la bonne façon. Il n'y a rien eu qui remplaçait ce système. C'était peut-être mauvais, mais au moins vous aviez des gens à qui vous pouviez vous adresser et parler.

On a formé des comités. Je me souviens de ma propre expérience, je pense que nous avions quinze ministères à une réunion que j'ai tenue lorsque je m'occupais du rapport dont j'ai parlé précédemment. Nous avions des gens de toute sorte, qui avaient participé à cette affaire qui a eu pour résultat une impuissance totale. Si vous voulez changer cela pour le ministère des pêches je vois qu'il faudrait quelqu'un à l'Île du Prince-Édouard et à Terre-Neuve ou en Nouvelle-Écosse qui pourrait prendre des décisions. Si vous y amenez d'autres groupes de gens, si vous parlez de consultations, vous pouvez vous attendre à beaucoup de bureaucratie. Je voudrais souligner qu'il n'y a rien eu pour remplacer l'ancien système, qui pour une raison pour une autre, dépensait x sommes d'argent pour les installations

[Text]

harbours, and the combination of that with this attitude that Grates Cove is really not very important—and it is not very important, I suppose, if you are sitting here in Ottawa.

Mr. Quinlan: It is important to the people in Grates Cove.

• 1730

Mr. Cashin: Right. And I guess there is one other thing. Grates Cove is remote. Well, of course, if you are in Grates Cove, Ottawa is very remote.

Mr. Weir: Mr. Chairman, I do not think we should get sidetracked here and make it a political thing. You know, I think we have to realize the facts of our fishery.

Mr. Barnett asked the question just now about smaller boats and so on. It is not what we want to do; it is not the letters that have been written; it is not the requests that have been made last year or the year before; it is where we are going to go from here.

Are our grounds becoming over-fished? That is one important factor. Last year, according to statistics, we took a 25 per cent drop in Newfoundland in our catch—25 per cent! I think all of us can multiply four times twenty-five and come up with a hundred; and 100 per cent means there is no fish left. But we do not have to wait for 100 per cent because it has almost become an unprofitable business now. It has become an unprofitable business for me with a longliner and a couple of hundred gill nets. I did not make it last year. You believe me, I am not going to make it this year.

Mr. Lundrigan: How many men do you have with you?

Mr. Weir: Three, and this has become a determining factor. If I made it, and they do not make it, where in the hell do I go this year to get men?

The Chairman: Mr. Weir, is there any suggestion that the inshore fisheries with the small dories are perhaps going to work out better than a longliner in the long run?

Mr. Weir: No. They cannot work out better because we have no jurisdiction over the control of our communities. The executive of the Newfoundland Food Fish and Allied Workers Union did some organizing, and I do not want to be personal about this but this has been a big question.

Communities feel today that they should have control over how far a longliner should go off shore. We cannot settle down to any agreement because we do not have the powers to say that you must go here, you must go there, which is the thing that we are going to have to take up later on. I hope I take it up, as I mentioned this morning. I hope that we do get into this before I leave Ottawa.

This can only come under organization. For example, if we set into a community and organize harbour control, set up harbour boards, there is the possibility that eventually we might be able to say to the longliner men, "You must go 15 miles out of port and give that small trapboat man a chance".

[Interpretation]

portuaires, en plus les réactions de Grakes Cove ne sont vraiment pas importantes si vous êtes ici à Ottawa.

M. Quinlan: Cela est important pour les gens de Grakes Cove.

M. Cashin: C'est exact. Il y a un autre point. Grakes Cove est éloigné. Bien sûr si vous habitez Grakes Cove, Ottawa vous semble très éloigné.

M. Weir: Monsieur le président, je ne crois pas que nous devrions aborder le sujet et en faire une question politique. Je crois que nous devrions prendre conscience des facteurs de notre industrie de la pêche.

M. Barnett vient tout juste de poser une question au sujet de bateaux plus petits etc. Là ne sont pas nos plans. Ce ne sont pas les lettres que nous avons écrites; ce ne sont pas les demandes qui ont été faites l'année dernière ou l'année d'avant; nous voulons savoir quelle sera la situation à venir.

Est-ce que vous savez si vos cours d'eau ont un surplus de poissons? Voilà un facteur important. L'année dernière selon les statistiques, à Terre-Neuve nous avons pris 25 p. 100 de moins de poissons—25 p. 100. Je crois que tout le monde peut multiplier 25 par 4 et obtenir 100, et 100 p. 100 cela signifie qu'il ne reste plus aucun poisson. Cette industrie n'est plus rentable. C'est un commerce qui n'est plus rentable pour moi avec un et quelques centaines de filets. Je n'ai pu arriver l'année dernière. Vous me croyez, et je ne pourrai pas le faire cette année non plus.

M. Lundrigan: Combien en avez-vous avec vous?

M. Weir: Trois et cela est devenu un facteur déterminant et j'avais pu faire de l'argent, et s'ils ne peuvent le faire où pensez-vous pouvoir obtenir des hommes?

Le président: Monsieur Weir, a-t-on mentionné que les pêches en eau douce faites à l'aide de dorés fonctionneront à la longue beaucoup mieux avec un longliner?

M. Weir: Non, ils ne peuvent mieux fonctionner puisque nous n'avons aucune loi qui contrôle nos communautés. L'exécutif du syndicat des travailleurs unis de Terre-Neuve ont mis sur pied une certaine organisation, et je ne veux pas passer de commentaires personnels à ce sujet, mais cela a été une question importante.

Les communautés croient qu'actuellement qu'il devrait y voir un contrôle sur la distance effectuée par les longliner. Nous ne pouvons établir aucune loi puisque nous n'avons pas le pouvoir de diriger les gens, mais c'est une chose que nous allons prendre en considération prochainement. J'espère y parvenir comme je l'ai mentionné ce matin. J'espère que nous en discuterons avant mon départ d'Ottawa.

Cela ne peut s'effectuer qu'avec une certaine organisation. Par exemple, si nous nous établissons en communauté et si nous établissons un contrôle des arts, et si nous établissons des commissions pour les ports, il nous sera possible qu'éventuellement nous puissions indiquer aux pêcheurs «vous pouvez vous éloigner du bord d'une distance de 15 milles afin de laisser une chance à ce bateau».

[Texte]

Mr. Quinlan: Excuse me, Mr. Weir, but I do not know of any longliner men now that do not go outside 15 miles. We are forced out.

Our boats are going out 60 miles.

Mr. Weir: Right. Well, I am not going to argue that point because, fortunately for us, in one sense of the word, we are not forced 60 miles off land; and if the time ever comes when we are forced 60 miles off land, I believe we have the qualifications to do it.

I am not 100 per cent behind coming in within a 10-mile range of any community. I think that the small boat operator should be given the privilege to hold to that inshore ground. I think that was the real intent of Fisheries when they granted me the approval on an application to go out and build a longliner. I should go out there; that is the purpose of it all; but unfortunately this is not happening. We have so many longliners, and where the fish is, that is where they want to be. We cannot argue that. That is where I want to be, believe me.

We can sit down here, and I am sure that we can go on for weeks and weeks and weeks and weeks and weeks; and that is months, anyway. But one thing that we cannot forget is that we can have all the harbour facilities we like; we can have all the scientific equipment we like; but if the fish is not there, we damn well cannot get it. So we have to have that protection, as I said earlier; and I think this is the basic factor. We have to have it.

Mr. Barnett: It is that crazy Atlantic Ocean.

• 1735

Mr. Weir: Right. We have to forget foreign exchange and we have to say, "To hell, France with you. You go back to where you belong and let us have the right to our fishing grounds, let us have the right to our continental shelf." I know, for example, last year I set 15 new gill nets that cost me \$750. I never saw one damn string of anything after, and I am not protected on that you know. I am protected, provided I go and spend another \$750, then the government will reimburse me for \$350. This means that I have to spend a total of \$1,500 in order to collect from our provincial government \$350. This does not seem very sensible.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I would like to raise a point of order. It seems to me, with great respect to you, that these people came here today at considerable inconvenience, to be interrogated or to be examined by the Committee, so the Committee could reinforce itself with the evidence they present. There has not been that kind of examination, in my opinion. I have a number of very important questions I would like to ask. There have been a series of statements by members of the Committee followed by a statement by the witness. There is not that kind of a question and answer period that would get the kind of information we want. I say to you, sir, with great respect, that we are wasting time here. I have a right to examine witnesses because this is the examination of the estimates. I would suggest to you that perhaps we could facilitate these ends a little better if we stuck to the traditional format when witnesses appear, of questions and answers.

[Interprétation]

M. Quinlan: Excusez-moi, monsieur Weir, mais je ne connais aucun pêcheur actuellement qui ne dépasse pas 15 milles. Nous y sommes forcés.

Nos bateaux s'éloignent de la côte d'une distance de 60 milles.

M. Weir: C'est exact. Je ne discuterai pas de cette question puisque heureusement pour nous dans un sens, nous ne sommes pas forcés d'aller 60 milles au large; et si jamais la situation se produit, je crois que nous avons la possibilité de le faire.

Je ne suis pas 100 p. 100 contre le fait d'établir une distance de 10 milles de toute communauté. Je crois que l'on devrait accorder aux pilotes de petits bateaux des privilèges de s'en tenir à cette distance. Je crois que c'était les intentions du département des Pêcheries lorsqu'ils m'ont accordé leur approbation de construire un longliner. Je devrais y aller: c'est le pourquoi de la discussion, mais malheureusement cela ne se présente pas. Nous avons tellement de longliners et ils veulent aller où se trouve le poisson. Nous ne pouvons les blâmer. C'est ce à quoi je veux en venir, croyez-moi.

Nous pouvons rester ici et je suis certain et continuer à discuter pendant des semaines et des semaines. Mais nous devons savoir qu'il est possible d'obtenir toutes les installations portuaires que nous désirons; nous pouvons obtenir tout l'équipement scientifique mais s'il n'y a pas de poisson cela ne sert à rien. Nous pouvons donc obtenir cette protection comme je l'ai mentionné; et je crois que c'est le facteur le plus important. Nous devons l'obtenir.

M. Barnett: C'est ce fou d'océan Atlantique.

M. Weir: C'est vrai. Il nous faut oublier le change étranger et dire: «Allez au diable, de même que la France. Retournez là d'où vous venez et profitons de nos territoires de pêche. Profitons de notre banc continental.» Par exemple, l'année passée j'ai posé 15 nouveaux filets maillons et je sais que cela m'a coûté \$750. Je n'ai jamais eu une ficelle de quoique ce soit par après, et je n'ai aucune protection à ce sujet vous savez. Je suis protégé pourvu que j'aie et dépense un autre \$750. A ce moment-là, le gouvernement me remboursera \$350. Cela veut dire que je dois déboursier un total de \$1,500 pour en obtenir \$350 de notre gouvernement provincial. Cela ne me semble pas très sensé.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le président, j'aimerais invoquer le Règlement. Il me semble, sauf tout le respect que je vous dois, que ces gens sont venus ici aujourd'hui même si cela les dérangeait, pour être interrogés ou examinés par le Comité, afin que celui-ci puisse appuyer la preuve dont il a besoin. Ce genre d'examen n'a pas eu lieu à mon avis. J'aimerais poser bon nombre de questions très importantes, il y a eu une série de déclarations venant des membres du Comité suivies de déclarations des témoins. Il n'y a pas eu ce genre de période de questions et de réponses qui nous apporterait le genre de renseignements que nous voulons. Je vous le dis, sauf votre respect, que nous perdons notre temps ici. J'ai le droit d'examiner le témoin parce qu'il s'agit de l'examen des prévisions budgétaires. J'aimerais vous dire que peut-être cela faciliterait les choses si nous nous en tenions à la formule traditionnelle c'est-à-dire les questions et réponses lorsque les témoins paraissent.

[Text]

The Chairman: Mr. Marshall.

Mr. Marshall: Yes. I have to agree with Mr. McGrath. I think we have been roving a bit here . . .

Mr. McGrath: I raised it on a point of order.

Mr. Marshall: . . . although, if we had the time I think we could rove, and rove, and rove, and get something beneficial. I want to commend the members who took the time to come up here, but I am a bit concerned because there seems to be a reluctance to feel that anything is going to come out of these meetings. I want to assure you, as far as I am concerned and all members here regardless of party, are here for that particular purpose. I can tell you that every fishing community in my district has submitted, time, and time, and time, and time again, for breakwaters and wharves. I think we have to get at the point of the purpose of the meeting, and that is to hopefully provide better and more facilities where they are needed.

My concept, after being here for five years, is that there should be self-sufficiency in every community. I know what you go through. I can write a letter every week to the Minister of Public Works and say, "the people of Anchor Point want a wharf." I will receive a letter from the Minister saying that he is going to send out somebody from the district who will look into it, and he will give us a report. I will go up there and I will come back with a report that in view of the fact that there are only six fishermen and seven boats, and not enough fish in the area, and the landings for the past few years have not been that great, there is no justification. We always come back with the reverse and say, "if they had the property facilities there would be the fishermen and the boats." So we have gone through that 100 times. Now we have to get down to the nitty-gritty.

As a result of meetings with the Ministers, I think it is certain that the responsibility for the provision of small craft harbours is going to be transferred from the Minister of Public Works to the Minister of Fisheries, who has the money we are all looking for. He has the budget. So I agree with this, and hopefully this will come about.

The first question I would like to ask is this. From your mind, and in view of the frustration that you go through, and the responsibility that is passed between DREE and Public Works and Fisheries, is this the proper approach for the government to take? Should the Department of Fisheries who should know and have the research, take over the responsibilities for small craft harbours? Is there agreement on that? Do I get a comment? I take it that there is.

My concept again, and I put this in the form of a private member's motion in the past couple of years, is that there should be more initiative given to the fishermen. I maintain that the fishermen themselves know what they need and they should be given the money and the technical overseeing or the knowledge, the capacity that is required, and let them build the facilities themselves. I think this is something we should consider, Mr. Chairman, going back to that concept. We are spending money on Local Initiatives Program projects to provide the initiative or to let the initiative from the community come out to build the facilities they need to build a better community. I think

[Interpretation]

Le président: Monsieur Marshall.

M. Marshall: Oui. Je suis d'accord avec M. McGrath. Je crois que nous avons flâné quelque peu ici . . .

M. McGrath: J'ai soulevé cette question en invoquant le Règlement.

M. Marshall: Même si, si nous avions le temps, je crois que nous pourrions flâner, flâner et flâner et obtenir quelque chose de profitable. Je veux féliciter tous les membres qui ont pris le temps de venir ici. Mais je suis un peu inquiet parce qu'il semble que l'on soit un peu réticent à voir que quelque chose va sortir de ces assemblées. Je vais vous assurer, en ce qui me concerne et en ce qui concerne tous les membres ici sans égard aux partis, que nous sommes tous ici dans ce même but. Je puis vous dire que chaque communauté de pêche dans ma circonscription a demandé maintes et maintes fois des digues et des installations portuaires. Je crois que nous devons en venir au but de la réunion, et il s'agit, je l'espère, de donner des installations plus nombreuses et meilleures là où ils en ont besoin.

Selon moi, après avoir été ici cinq ans, chaque communauté devrait pouvoir se suffire à elle-même. Je sais ce par quoi vous êtes passés. Je puis écrire une lettre toutes les semaines au ministre des Travaux publics et dire: «Les habitants de Anchor Point veulent un port de mer.» Je recevrai une lettre du ministre disant qu'il va déléguer quelqu'un de la circonscription qui va étudier la question et qu'il nous donnera un rapport. Dans ce rapport, on nous dira que compte tenu qu'il y a six pêcheurs et sept bateaux, il n'y a pas assez de poisson dans cette région, et que les prises de poisson n'ayant pas été tellement fortes au cours des dernières années, cette installation n'est pas justifiée. Nous revenons toujours à la charge en procédant par l'opposé et nous disons: «s'ils avaient des installations adéquates, il y aurait aussi des pêcheurs et des bateaux.» Nous sommes passés par là cent fois, Maintenant, il nous faut avoir du cran.

Par suite des réunions avec les ministres, je crois qu'il est certain que le cas des petites installations portuaires sera transféré du Ministère des Travaux publics au ministère des Pêcheries, qui a l'argent que nous cherchons. Il a le budget. Ainsi, je suis d'accord avec cela et j'espère qu'on va en arriver là.

La première question que j'aimerais poser est la suivante. À votre avis, et si l'on considère la frustration qui vous a été imposée, et l'échange survenu entre le ministère de l'Expansion économique régionale et celui des Travaux publics et des Pêcheries, est-ce là la méthode que le gouvernement doit adopter? Est-ce que le ministère des Pêcheries, qui devrait connaître et avoir la recherche s'occuper des petites installations portuaires? Y a-t-il une entente à ce sujet? Est-ce que j'ai un commentaire. Je prends pour acquis qu'il y en a.

Une fois de plus, à mon idée, et je propose cela sous la forme d'une motion présentée par un membre particulier au cours des deux années passées, on devrait donner plus d'initiative aux pêcheurs. Je dis que les pêcheurs eux-mêmes savent ce qu'ils ont besoin. On devrait leur donner l'argent et la surveillance technique ou le savoir, la quantité dont ils ont besoin, et les laisser eux-mêmes construire des installations. Je crois que c'est quelque chose à laquelle nous devrions accorder de l'attention, monsieur le président, si l'on se réfère à cette idée. Nous dépensons de l'argent pour les programmes d'initiatives locales afin de laisser ou de donner à la communauté une initiative pour

[Texte]

this is an approach that should be taken and I would like to get a comment on that. I find that an engineer from Public Works goes into a community and he looks at a map and says the tides are so and we will put the breakwater there and the fishermen that have been there for 25 or 50 or 100 years know that the wharf should not be there yet the wharf is going to be built there. I think this is where the input should come from the fishermen and the government should realize that this is the input required.

• 1740

We have had regional development associations built up. These are groups of fishermen, communities, local improvement committees. Are these types of associations working? Everybody mentioned that there is no input from the fishermen or the government does not listen to the fishermen. Is this concept working? Can I ask that question?

Mr. Cashin: There are two things.

I find that some development associations suffer from the same kind of Newfoundland problems, that they become heavily Chamber of Commerce-oriented in their mentality. I know of two or three cases in my own personal experience. I was blacklisted from speaking at conferences on fisheries because I was a trade unionist. I know who the men were and I had to deal with that in my own way, which I am capable of doing Mr. Chairman. But some other committees I find very good. I think this is an important step for local development committees. In some areas, for instance, in Little Bay Islands, you could not have a committee without fishermen on it. You could not have one in your area Mr. Marshall because that is all there is. However, in Springdale the example that Mr. Weir used, in those kinds of communities where you have a middle class businessman type thing they are trying to promote looking for development in their own area they are trying to tag on to fisheries. I have seen that happen in many cases and they are not in fishing areas. You could not have a good development association for example in Baie Verte unless you had both the fishermen and Mr. Quinlan's firm represented on it. But I think more specifically they should deal with fishermen. Even if they are not organized fishermen they have some kind of semblance of organization - a fishermen's committee of some kind and if they do not have it then you really let it be known that if they do not have some kind of committee it is a penalty for them because who do you deal with?

I admit some development associations have done really well. The one up in your area in the beginning was great and in Fogo Island there was a great thrust from them. I think if they are in genuine fishing areas, and I am sure in Father Berresford's area fishermen are represented, they can function. But some of them get as I say—I ran across one in the Lewisporte area which was strictly a businessmen's club, and I felt there was a whole loss of input. So you have to know your development committee, you cannot really rely on them as a group necessarily representing the fisheries. Some do and some do not.

[Interprétation]

construire les installations dont ils ont besoin afin d'en arriver à une meilleure communauté. Je pense que c'est l'attitude que nous devrions adopter et j'aimerais avoir votre réaction à cet égard. J'estime qu'un ingénieur des Travaux publics qui se rend dans une localité pour y étudier une carte et voir où se trouve les courants et les marées décide de l'endroit où il faut installer les brise-lames alors que les pêcheurs installés là bas pendant 25, 50 ou 100 années, savent pertinemment qu'il ne faut pas

construire le quai en cet endroit mais que malheureusement, leurs voix ne seront pas entendues. Je crois que les pêcheurs devraient participer à cette décision et que le gouvernement devrait réaliser que cette anticipation est nécessaire.

Nous avons mis sur pied des associations d'expansion régionale. Ces groupes sont constitués de pêcheurs de localités de comités de relèvement local. Ces associations fonctionnent-elles? Tout le monde signale que les pêcheurs ne participent pas aux décisions ou que les gouvernements ne les écoutent pas. Ce concept réussit-il? Puis-je vous demander cette question?

M. Cashin: Deux éléments ressortent de votre question.

Certaines associations à mon avis doivent faire face aux mêmes difficultés que celles de Terre-Neuve; effectivement, elles sont devenues des chambres de commerce et ont leur mentalité. J'ai eu l'expérience qu'on m'a refusé de parler dans deux ou trois cas à des conférences sur les pêcheries parce que j'étais un syndicaliste. Je connaissais les hommes et je devais résoudre la question (INAUDIBLE) ce dont je suis fort capable, monsieur le président. Mais certains autres comités sont excellents. Je pense que c'est un pas important dans la bonne direction des comités d'expansion locale. Dans certains domaines, à Little Bay Islands il serait impossible de mettre sur pied un comité sans compter l'affiliation des pêcheurs, il nous serait impossible de mettre sur pied, monsieur Marshall, dans votre région car seuls les pêcheurs composent votre région. Une fois, à Springdale, qui a servi d'exemple à M. Weir, dans ce genre de communauté qui compte une classe moyenne d'hommes d'affaires qui essaient de promouvoir l'expansion régionale, ces gens essaient de mettre la main sur les pêcheries. Cela s'est produit dans plusieurs cas et ce ne sont pourtant pas des régions de pêche. Il serait impensable de mettre sur pied une bonne association d'expansion à la Baie Verte à moins de mettre sur pied un comité qui soit représenté à la fois par les pêcheurs et il y a les maisons commerciales de Quinlan. Mais je pense plus particulièrement qu'il devraient faire affaire avec les pêcheurs. Même si ces pêcheurs ne sont pas syndiqués. Il suffit de mettre sur pied un semblant d'organisation, un comité de pêcheurs. S'il n'y a pas de comité de ce genre, ils se punissent eux-mêmes et ils doivent le savoir; à qui s'adresseront-ils?

Je conviens que certaines associations d'expansion ont fait un excellent travail. Ceux qui se trouvaient dans votre région au début étaient extraordinaires et à Fogo Island elles suivaient une véritable orientation. Quand des associations sont au cœur de régions de pêche authentique, je suis persuadé que dans la région du Père Berresford, les pêcheurs sont représentés et sont en mesure de travailler. Mais certains d'entre eux sont victimes du gaspillage car comme je l'ai dit j'ai rencontré un pêcheur de la région de Lewisporte, qui est strictement composé de clubs d'hommes d'affaires et qui doit subir je l'avoue une absence

[Text]

Mr. Marshall: I mentioned it because they were on the phone to me every day, and I am not exaggerating, during the fishing season.

Mr. Cashin: Development committees are not tied to any principle or philosophy so it is a purely accidental quality. There may be a good development committee today in Bonavista South because of three or four people but tomorrow that particular priest or particular individual may be transferred. They are only ad hoc groups, that is all I think they can be.

Mr. Marshall: The government is proposing to spend \$12 million. A new bill is coming out which will provide money to groups of fishermen to provide ice-making and cooling facilities. Is this a good idea?

A Witness: Excellent.

Mr. Marshall: I think it is excellent. So this is something that would help?

Mr. Quinlan: Are you talking about centres?

Mr. Marshall: Buildings. I imagine when the bill is passed they will consult with the province to choose locations for them.

An hon. Member: They are already up now.

Mr. Cashin: May I answer that question? I do not know if it is good or not. I do know one company that we have a relationship with we had a problem in our negotiations for the fishermen about ice and the company said to me was your outfit ever consulted on this, and I said, Heaven forbid. He said, "We cannot get it to work for us because it is for fishermen and we are a company." I said, "I do not know anything about it." This is another example but the information I got surely must be wrong. The impression I got from this employer was that it was Gordon Weir or John Jones or a group of individual fishermen who were going to use the ice facilities. I do not see how you would structure that. I think if the fishermen are selling the fish to a particular buyer—I would like to think we could do it on a co-operative basis and maybe in some areas we can, but in some areas there is not a co-operative; there is a private buyer and he needs ice facilities and I think that it could be done with the private buyer. Secondly my point is...

Mr. Barnett: This is simply an extension of the Fisheries Development Act.

• 1745

Mr. Cashin: But there has certainly been no consultation to my knowledge with fishermen on that.

[Interpretation]

lamentable de participation. Il faut reconnaître votre comité d'expansion car vous ne pouvez pas dépendre d'eux nécessairement comme groupe représentant les pêcheries. Quelques-uns le font d'autres non.

M. Marshall: Si j'en ai parlé c'est que je reçois des téléphones quotidiens et je n'exagère pas durant la saison de pêche.

M. Cashin: Les comités d'expansion ne sont pas liés par aucun principe ou aucune philosophie; il s'agit donc d'une qualité purement accidentelle. Il se peut qu'il y a un comité d'expansion excellent à Bonavista Sud en raison de trois ou quatre membres hautement qualifiés mais que demain ce prêtre particulier ou tout autre membre particulier soit transféré. Ce sont uniquement des groupes provisoires c'est tout ce qu'ils peuvent être.

M. Marshall: Le gouvernement se propose de dépenser \$12 millions. Un nouveau projet de Loi sera bientôt en vigueur et il assurera le financement des installations de fabrication de glace et de réfrigération aux groupes des pêcheurs. Est-ce là une bonne idée?

Un témoin: Excellente.

M. Marshall: Je pense que c'est une idée excellente. Ce sera donc là une heureuse initiative?

M. Quinlan: Parlez-vous des centres?

M. Marshall: D'édifices. J'imagine qu'une fois le Bill adopté, il y aura consultation avec les provinces pour choisir les endroits pertinents.

Une voix: Ces installations sont déjà construites.

M. Cashin: Puis-je répondre à ces questions? Je ne sais pas si c'est là une heureuse initiative. Je sais que nous avons entamé des négociations pour les pêcheurs avec une société avec laquelle nous étions en liaison étroite et que nous avons eu des difficultés. Au sujet de la fabrication de la glace la société m'a demandé si mon groupe avait été consulté à cet égard et je leur ai répondu Dieu m'en garde. Cette société a affirmé qu'elle ne peut pas obtenir ses services car elle doit s'occuper des pêcheurs et que nous sommes une société. Je lui ai répondu: «Je ne connais aucunement cette affaire». Voilà donc un autre exemple qui illustre bien ma pensée mais les renseignements que j'ai obtenus sont certainement erronés. L'impression que j'ai eue de cet employeur était que Gordon Weir ou John Jones ou un groupe de pêcheurs particulier allait se servir des installations frigorifiques. Je ne vois pas comment vous pouvez structurer ce procédé. Je pense que si les pêcheurs vendent leur poisson à un acheteur particulier, et j'aimerais bien que cela se fasse sur une base; je sais que cela est possible dans certaines régions et que dans d'autres il n'existe pas de coopérative; il y a un acheteur privé qui a besoin d'installations frigorifiques et je pense que cela pourrait se faire en faisant appel à un acheteur privé. En second lieu, la nuance que je veux faire valoir est...

M. Barnett: C'est sûrement une extension de la Loi prévoyant le développement de la pêche commerciale du Canada.

M. Cashin: Mais que je sache on n'a certainement pas consulté les pêcheurs à cet égard.

[Texte]

Mr. Marshall: This is what I was getting at. When we get to second reading of this bill, that is the time when we should get in touch with the fishermen and get your ideas on it.

Mr. Weir: I think we have to make a distinction. We are here talking about quality or we are talking about quantity. For argument's sake, in Little Bay Islands, they speak of depth in the Continental Bay Islands. If we are going to fish all day, come in and we get a topnotch price, which we are not getting but we are optimistic that we will get it, or at least a fairly good price, we do not give a damn once the buyer buys from us. It might be a wrong attitude but it is human nature. Job Brothers is responsible from there. If they do not have ice there, that is their worry; it is not ours. But we will go along with bringing an ice-making machine into Little Bay providing that ice-making machine is a step towards employment.

Mr. Marshall: Yes, we are all in agreement on that.

I have many examples. Mr. Cashin mentioned Anchor Point. For five years and twenty-five requests, because there are more long liners there and everybody is agreed, all the committees that went down, all the Ministers that went down, all the district officials that went down said, this is the best place to fish on the Ste Barbe north coast, and yet we cannot get the facilities that they want.

Can I ask one of you to tell me how we could help in this regard? It is agreed by everybody, and yet there is no justification because of the lack of funds. Anyway it leads to the point that we need more funds piled into the facilities now. Nothing of this is going to work unless, as Mr. Weir and Father Berresford say, we protect our shores and our fishing stocks. There is something that is in the news every day now, that is the action that Iceland took with regard to protecting her 50-mile limit against Britain. These are very drastic measures. Newfoundlanders are peaceful people, Canada is a peaceful nation. Would anyone like to react on what our action should be, for example, in Newfoundland if we wanted to extend? Should we extend to our Continental Shelf? Should we take that drastic action?

Mr. Quinlan: We are going to have no other choice. I do not imagine Mr. Weir was very pleased when he found all his nets gone.

Mr. Weir: I am not going to contribute anything as a determining factor as to why I lost my nets. It might not be a dragger. Sometimes and so often it is used in Newfoundland and maybe it is used in other provinces of Canada as well. Maybe it is easier to be reimbursed to say that a dragger took the damn thing. It might have been a piece of ice. It might have been an oil tanker that was going inland. There is that possibility, but I am satisfied to vouch that my nets are gone. And where do I go to get some more? But I believe honestly, gentlemen, that we are thinking in terms now of a major project with lots of funds, but that is not really the answer, I do not believe. It may be the answer whereby we are going to get the most out of it, but we have got a lot of facilities and we have got

[Interprétation]

M. Marshall: Voilà où je veux en venir. Quand nous arriverons à l'étape de la deuxième lecture de ce bill, nous devrons nous mettre en contact avec les pêcheurs et voir ce que vous en pensez.

M. Weir: Je pense qu'il importe de faire une distinction. Parlons-nous de qualité ou de quantité ici? Pour l'amour de l'argument, on sait qu'à Little Bay Islands on discute de la profondeur de l'île de Continental Bay. Si nous devons pêcher toute la journée et obtenir un prix extraordinaire que nous n'obtenons pas encore mais que nous espérons obtenir ou du moins un prix raisonnable, peu nous importe ce qui se passera une fois que l'acheteur nous en débarasse. C'est peut-être une attitude erronée mais c'est la nature humaine qui prévaut. C'est John Brothers qui est responsable là-bas. S'ils n'ont pas d'installations frigorifiques là-bas, c'est leur problème; ce n'est pas le nôtre. Mais nous nous emploierons activement à installer une machine de fabrication de glace à Little Bay pourvu que cette machine contribue à créer de l'emploi.

M. Marshall: Oui, nous en convenons tous.

J'ai plusieurs exemples en mémoire. M. Cashin mentionnait Anchor Point. Pendant cinq années nous avons reçu vingt-cinq requêtes car il y a plus de palangriers là-bas et que tout le monde est d'accord tant les comités qui s'y sont rendus que les ministres et les hauts fonctionnaires régionaux qui s'y sont rendus également pour dire que c'est le meilleur endroit pour pêcher à la côte nord de St. Barbe et pourtant ils ne peuvent pas obtenir les installations qui s'imposent.

Puis-je vous demander de quelle façon pourrions-nous vous aider à cet égard: Tout le monde est d'accord pour dire que ces installations sont impérieuses et pourtant rien ne semble justifier ces installations en raison du manque de fonds. De toute façon nous en arrivons au point où il nous faut s'acquitter plus de fonds à ces installations. Aucun de ces projets ne réussira à moins, comme le précise M. Weir et le Père Berresford que nous protégeons nos côtes et nos stocks de pêche. Chaque jour les journaux font mention des activités de l'Islande concernant la protection de leur limite de 50 milles contre la Grande-Bretagne. C'étaient là des mesures draconiennes. Les habitants de Terre-Neuve sont fort pacifiques et le Canada est une nation pacifique. Quelqu'un aimerait-il me faire connaître ses réactions concernant les mesures que nous devrions prendre à Terre-Neuve si nous nous avisons d'étendre ce projet? Devrions-nous étendre notre Plateau continental? Devrions-nous prendre cette mesure draconienne?

M. Quinlan: Nous n'avons pas d'autre choix. Je ne crois pas que M. Weir ait été enchanté quand il s'est rendu compte que tous ses filets avaient disparu.

M. Weir: Je ne peux pas vous dire quel a été le facteur déterminant dans la perte de mes filets. Ce n'était peut-être pas un dragueur. Parfois et très souvent, des filets sont utilisés à Terre-Neuve et peut-être aussi dans d'autres provinces du Canada également. Il est plus facile d'être remboursé en disant qu'un dragueur s'est emparé de mes filets. Mais il se peut également que ce soit un morceau de glace. C'est peut-être aussi un pétrolier qui entrerait à l'intérieur des limites. Il y a donc cette possibilité, je suis satisfait de vous dire que mes filets ont disparu. Où donc devrais-je m'adresser pour en obtenir d'autres? Mais je crois honnêtement, messieurs, que nous pensons maintenant en termes de grands travaux qui reçoivent un financement important mais ce n'est pas là la réponse, me

[Text]

a lot of programs and a lot of projects and all the rest of it going for us now, but I think it is the small things that we should look into, the little things.

For an example, if I left this Committee or conference this afternoon and did not raise this question, I would regret it when I got home and I would probably get my head eaten off. Bill, and Mr. Lundrigan over there, are very, very familiar with the situation that we were confronted with this past winter when it came to the ice-breaking services that we got. This may seem like a little thing when it is dropped down in the capital city of Ottawa; nevertheless, it has set us back for years and years. As I said, I do not want to be personal about it, but it affected me and it affected dozens of other fishermen. This winter we saw long-liners and their skippers and their crews go out and make as much as \$12,000 to \$15,000 in three weeks of sealing. We sat in Little Bay Islands for seven weeks and nobody seemed to care. If anybody cared they could not seem to do anything about it. This is something that we are not going to get over for a long, long time. It was more serious than I believe any of you people in Ottawa realize. Being in the situation that I was in, if I could have dropped into Ottawa, I probably would have caused a revolution if I could have got a few more fellows to join me. My father waited for it, my grandfather waited for it and I waited for it, and it could have become a reality. We just could not get the service of an icebreaker. We have individual fishermen today in little bands, and I am one who spent \$187 in one month on phone calls. One hundred and eighty seven dollars. That might not be much . . .

Mr. Marshall: So you are pointing out the need for more icebreakers.

• 1750

Mr. Weir: We are trying to get the icebreaker. I have heard the statement made several times that we need more icebreakers. I believe we do too, but I think that a priority should have been placed on this for the fishermen, the one who is contributing the most and the one who is most important to the economy of Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Weir.

Father Berresford: In answer to your . . .

The Chairman: Your time is up. I will allow you to ask one more question.

Mr. Marshall: All right. Yes, Father Berresford?

Father Berresford: In answer to your question with regard to protection of the continental shelf, our people are peaceful but if it is pointed out to them that there is a fight on their hands I think they would be prepared to do it. However, before we get into that, are we justified in driving people off our continental shelf when you consider that over the past three months the Russians, for example, have done more research on the Grand Banks than we have since the 1949 confederation.

Mr. Marshall: Right.

Father Berresford: Are we justified in driving these people off when they have up-to-date charts of all these fishing waters and our fishermen are still depending on charts which were drawn up in 1866.

[Interpretation]

semble-t-il. C'est peut-être la réponse qui nous fera obtenir le maximum d'avantages mais nous avons un grand nombre d'installations et un grand nombre de programmes et de projets à notre disposition mais je pense qu'il faut s'attaquer aux petites choses, aux petits éléments.

Par exemple, si je quitte cette conférence ou ce Comité cet après-midi, et ne soulevait pas cette question je le regretterais et je rentrerais chez moi car on me couperait certainement la tête pour ce péché d'omission. Bill et M. Lundrigan sont très très familiers avec les situations que nous avons connues l'hiver dernier, quand il a été question des services de brise-glace que nous avions. Cela peut sembler anodin lorsqu'on en parle dans la capitale fédérale, mais cela nous a ramené plusieurs années en arrière. Comme je le disais, je ne veux pas en faire une chose personnelle mais j'ai été concerné ainsi qu'une douzaine d'autres pêcheurs. Cet hiver, nous avons vu des palan-griers et leur équipage gagner entre \$12,000 et \$15,000 seulement en trois semaines de navigation. Nous sommes restés sept semaines dans une petite baie et personne n'a rien dit. Si quelqu'un s'était objecté ils auraient fait quelque chose. Cette situation ne se règlera pas avant un certain laps de temps. Vous n'avez pas réalisé ici à Ottawa combien la situation était sérieuse. Étant moi-même impliqué, si j'avais pu venir à Ottawa j'aurais sûrement engendré une révolution. Mon père avait espéré, mon grand-père avait espéré, j'avais espéré également et c'était presque devenu réalité. Nous n'avions pu avoir de brise-glace. Plusieurs pêcheurs, et j'en suis un, dépensent jusqu'à \$187 par mois en téléphone. Un montant de \$187 ce n'est peut-être pas beaucoup . . .

M. Marshall: Vous soulignez la nécessité d'avoir plus de brise-glace.

M. Weir: Nous essayons d'en avoir plus. J'ai souvent entendu dire que nous avions besoin de plus de brise-glace. Je le crois également, mais je pense qu'on aurait dû donner cette priorité aux pêcheurs, celui qui contribue le plus à l'économie du Canada.

Le président: Merci, Monsieur Weir.

Père Berresford: En réponse à votre . . .

Le président: Votre temps est écoulé. Je vous donnerai la permission de poser une autre question.

M. Marshall: Très bien. Oui, Père Berresford?

Père Berresford: En réponse à votre question en ce qui concerne la protection du plateau continental, notre peuple est pacifique, mais si on leur dit qu'ils doivent combattre, je crois qu'ils sont prêts à le faire. Toutefois, avant la question, avons-nous le droit de chasser des gens du continent lorsque vous considérez par exemple, qu'au cours des trois derniers mois les Russes ont fait plus de recherche sur les Grands Bancs que nous depuis la confédération de 1949.

M. Marshall: Exact.

Père Berresford: Avons-nous le droit de chasser ces gens lorsque leur carte des eaux poissonneuses sont à jour et que nos pêcheurs sont encore dépendants de ces cartes établies en 1966.

[Texte]

Mr. Marshall: I understand there is a direction of effort towards that.

Father Berresford: I think we first have to put forward the fact that we are concerned. We are not only concerned, we are doing something about it. While we are concentrating on off-shore research and offshore protection and offshore charting, I think we still have to be concerned about the inshore fishery and each and every individual little harbour.

Mr. Marshall: So this is another need.

Father Berresford: Right.

Mr. Marshall: Could I get one last question in?

The Chairman: All right, one last question.

Mr. Marshall: I am a bit concerned about the direction of effort by the Province of Newfoundland towards industrialization in oil. I think we have to be concerned in looking for wealth in that area against the loss of our whole fishing industry. We will not have to worry about breakwaters. I would like Father Berresford's comment on that.

Father Berresford: The oil problem does not really touch me individually.

Mr. Marshall: No, but it is going to.

Father Berresford: Perhaps I am not as concerned about it right now as I would be if I were living in Placentia Bay.

Mr. Marshall: But should we weigh the hope that everybody is going to become wealthy from oil? It might destroy our whole fishing industry.

Father Berresford: Most definitely, and I think it is really a bit late to contact the fishermen and ask their opinions on it when all this policy, the waterways and everything, have been set down and the tanker waterways have been decided and all that. I would say it is a bit late now to go to Placentia Bay fishermen.

The Chairman: Mr. McGrath, before you get started, I have been thinking about your point of order.

Mr. McGrath: I have barely had time to get started, Mr. Chairman.

The Chairman: But before you start, I tried to leave it as open as possible today—I realize there is a problem—so that the witnesses would feel free to answer in their own way, but I will ask the witnesses if they would try to stick to the question that has been asked because of the time limit. We have three people to speak: Mr. McGrath, Mr. Rooney and Mr. Lundrigan in that order.

• 1755

Mr. McGrath: Mr. Chairman, let me preface my question. I am sorry Mr. Cashin is not here because I do think we could have accomplished a great deal more today if we had stuck to the accepted traditional procedure of examination of witnesses in this meeting.

I am not at all complacent or optimistic that this problem is going to be resolved merely because the Department of Fisheries is now going to take over responsibility for small harbours and take over the function that was heretofore that of the Department of Public Works. There has to be a change in the approach; there has to be a change in what I suppose the academics would call the methodology, in how they go about it.

[Interprétation]

M. Marshall: Je crois qu'on a fait des efforts dans ce sens.

Père Berresford: Nous devons souligner d'abord que nous sommes concernés par la question, mais que nous sommes aussi prêts à faire quelque chose. Pendant que nous nous concentrons à la recherche, à la protection, et établissons des cartes au large, je crois que nous devons aussi nous occuper de la pêche côtière et de chaque petit port.

M. Marshall: Ainsi c'est un autre besoin.

Père Berresford: Exact.

M. Marshall: Puis-je poser une dernière question?

Le président: Très bien une dernière question.

M. Marshall: Je suis un peu préoccupé par les efforts que fait la province de Terre-Neuve concernant l'industrialisation du pétrole. Je crois que nous ne devons pas laisser tomber l'industrie de la pêche au profit d'une plus grande exploitation dans ce domaine. Nous ne nous préoccuperons pas des brise-glace. J'aimerais entendre le Père Berresford à ce sujet.

Père Berresford: Le problème du pétrole ne me touche pas personnellement.

M. Marshall: Non, mais cela viendra.

Père Berresford: Je le serais peut-être plus si je demeurais à Placentia Bay.

M. Marshall: Est-ce que nous devrions entretenir l'espoir que tout le monde s'enrichira grâce au pétrole? Cela détruirait peut-être toute notre industrie de la pêche.

Père Berresford: Définitivement, et je crois qu'il est un peu tard de demander l'opinion des pêcheurs à ce sujet lorsque toute cette politique des brise-lames et tout le reste ainsi que les voies de transport des pétroliers ont été établies. Je crois qu'il est un peu tard pour contacter les pêcheurs de Placentia Bay.

Le président: Monsieur MacGrath, avant que vous ne commenciez, j'ai pris connaissance de votre point d'ordre.

M. McGrath: J'ai à peine eu le temps de commencer, monsieur le président.

Le président: Mais avant que vous ne commenciez, j'ai essayé d'être aussi large que possible aujourd'hui, j'ai réalisé que nous avions peu de temps pour que les témoins se sentent libres de répondre à leur façon, mais je demanderai aux témoins de s'en tenir à la question à cause de la limite de temps. Trois personnes vont parler, M. McGrath, M. Rooney et M. Lundrigan dans cet ordre.

M. McGrath: Monsieur le président, permettez-moi de présenter mes questions. Je regrette l'absence de M. Cashin car je crois que nous aurions accompli beaucoup plus aujourd'hui, si nous nous en étions tenus à la procédure traditionnelle d'examen des témoins.

Je ne suis pas optimiste que ce problème sera réglé simplement parce que le ministère des Pêcheries aura maintenant la responsabilité des ports de plaisance, et occupera la fonction qui était auparavant celle du ministère des Travaux publics. Il doit y avoir un changement dans l'approche; il doit y avoir un changement dans ce que les académiciens appelleraient la méthodologie, dans la façon dont ils le feront.

[Text]

You still have the chicken-and-egg syndrome within the Department of Fisheries. Under the present system the Department of Public Works will refer requests for a marine facility to the Department of Fisheries and they will say: "We are sorry but there are no fishermen there so we cannot justify that expenditure." Of course, the reason there are no fishermen there is that there is no facility there because the facilities have been allowed to deteriorate. With the improvement in the industry, with better fish prices and so on and with a high unemployment rate, people are tending to go back to fishing only to find the facilities are not there. You have to get a change in that kind of thinking.

Mr. Cashin made reference—and I am sorry he is not here—to a survey that was made of the Avalon Peninsula. This is for the benefit of my friends from Prince Edward Island who have been largely neglected here. This committee should look into the feasibility of recommending that a survey be taken of the existing facilities immediately, at the time of the changeover, to determine exactly what work has to be carried out right away to place some of these facilities in working condition. I would like to know if it is feasible. Perhaps Mr. Rompkey can find this out for us or the committee can find out.

There is an inventory existent, but I am sure there is no report that describes the conditions of these facilities. I know the facilities in my own constituency and I know the state of deterioration they are in. We must not fall into the trap of saying: "Everything is going to be all right now because the Department of Fisheries is going to take over." We must make sure, if the Department of Fisheries does take over this responsibility, that they do so in such a way that there is a whole new approach to it.

I would like to ask the witnesses, for example, if they would be agreeable to a system whereby the government would provide centralized facilities. Mr. Weir is a long-liner and he probably has an automobile. Instead of having three harbours with small inadequate wharfs in an area, have one harbour with good facilities so that the fishermen can all drive there and their boats can be docked there. You have to look at the economics of it and I am surprised that that was not mentioned today. What would be the reaction to that kind of proposition? I am sorry the preamble to my question was so long.

Mr. Weir: Are you asking me the question?

Mr. McGrath: I am asking whoever would like to answer it. How would the fishermen of Newfoundland feel on this centralization of harbours? I know it does come up from time to time. There are places where it may be possible to put a better wharf in the adjacent harbour, Little Bay Islands, just for example.

Mr. Weir: I will try if I am permitted to answer your question. I think the vehicle part is immaterial.

Mr. McGrath: No, that is very material because obviously you have to be able to get to the facility.

Mr. Weir: Not necessarily. I am thinking particularly of the Green Bay area and the Little Bay Islands area. We are not home lovers. We love to be home but we do not care if we are away provided we are making a half-decent living for our families, and a week away from home does not amount to that much. When we get home, we appreciate home all that much more. We can go out in the Green

[Interpretation]

Vous avez encore le syndrome de la poule et de l'œuf à l'intérieur du département des Pêcheries. Selon le système actuel, le ministère des Travaux publics réfère les requêtes d'installations portuaires au ministère des Pêcheries qui répondra: «Nous regrettons mais il n'y a pas de pêcheurs, nous ne pouvons donc justifier cette dépense.» Bien sûr, la raison pour laquelle il n'y a pas de pêcheurs, est qu'il n'y a pas d'installations, parce qu'on les a laissés se détériorer. Avec l'amélioration de l'industrie, avec des meilleurs prix pour le poisson et ainsi de suite, avec un taux de chômage plus élevé, les gens retournent à la pêche, seulement pour trouver que les installations ne sont plus là. Il faut changer cette façon de penser.

M. Cashin a mentionné, et je regrette son absence, une étude de la péninsule d'Avalon. C'est pour le bénéfice de mes amis de l'Île-du-Prince-Édouard qui ont été négligés ici. Le Comité devrait considérer la possibilité de recommander que l'on fasse un relevé des installations existantes, immédiatement, au moment du changement, afin de déterminer exactement le travail à faire pour rendre certaines de ces installations à nouveau fonctionnelles. Je voudrais savoir si c'est possible. M. Rompkey pourrait peut-être nous trouver cela, ou le Comité peut peut-être le trouver.

Il y a bien un inventaire, mais je suis sûr qu'il n'y a pas de rapport qui décrit l'état de ces installations. Je connais les installations de ma propre circonscription et je connais leur état de détérioration. Nous ne devons pas tomber dans le panneau et dire: «Tout va être arrangé maintenant parce que le ministère des Pêcheries va s'en charger». Nous devons nous assurer que si le ministère des Pêcheries prend ses responsabilités, il le fera de telle façon que ce sera une toute nouvelle approche.

J'aimerais demander aux témoins si, par exemple, ils seraient d'accord avec un système par lequel le gouvernement procurerait des installations centralisées. M. Weir est un «long-liner» il a probablement une automobile. Au lieu d'avoir trois ports dotés de quais inadéquats, dans une région, si l'on avait un port doté de bonnes installations, de sorte que les pêcheurs pourraient tous s'y rendre, et y laisser leurs navires. Vous devez considérer l'aspect économique, et je suis surpris que l'on en n'ait pas parlé aujourd'hui. Quelle serait la réaction à ce genre de proposition? Je regrette d'avoir pris tant de temps à amener ma question.

M. Weir: Me posez-vous la question?

M. McGrath: Je la pose à qui veut y répondre. Comment les pêcheurs de Terre-Neuve verraient-ils la centralisation des ports? Je sais que cela revient de temps en temps. Il y a des endroits où il serait possible de mettre un meilleur quai dans le port adjacent, Little Bay Island, par exemple.

M. Weir: J'essaierai, si on me le permet, de répondre à votre question. Je pense que la question du véhicule a peu d'importance.

M. McGrath: C'est très important parce qu'il vous faut absolument vous rendre aux installations.

M. Weir: Pas nécessairement. Je pense particulièrement à la région de Green Bay et de Little Bay Islands. Nous pouvons nous passer du foyer, nous aimons être à la maison, mais nous ne nous en faisons pas si nous sommes loin de la maison, pourvu que nous puissions faire vivre nos familles d'une façon à peu près décente, et une semaine loin du foyer, ce n'est pas tant que cela. Lorsque

[Texte]

Bay. The power facilities are in Little Bay Islands. You have to know Little Bay Islands; you have to know the Green Bay to get the point. We pull out of Little Bay Islands; we pull out of Nippers Harbour; we pull out of Shoe Cove; we go out of when we get out there, we are all together. We are all in sort of a unique package like...

• 1800

Mr. McGrath: Why could all of you not operate out of Little Bay Islands with much better facilities there than you could have in the four harbours, because of the economics?

Mr. Weir: We could, but it has to be proven first. You know it is no good for us to think we are going to leave here and go out and circulate a petition in every community and say that when you sign your name to this we should provide power facilities in Little Bay Islands because you are not going to get the co-operation, but the facilities are there.

Mr. McGrath: Would you prefer, as a fishermen, to have one good harbour in your area with excellent facilities or would you prefer to have four mediocre harbours with inadequate facilities?

Mr. Weir: I would prefer one harbour because obviously that harbour is Little Bay Islands.

The Chairman: Mr. Gallant would like to reply to that question also.

Mr. Gallant: Mr. McGrath, we have been very quiet here from Prince Edward Island, but your way of thinking is the same as the engineers mostly or their fathers. To give you an example, in Ottawa here there are buildings everywhere. Perhaps one good parking lot would do the job, but do you realize, as a fishermen, when you are driving a boat you are not driving a car on hot asphalt. Sometimes a distance of five or ten miles can be hell on earth. It spreads you out from your fishing ground, it is very dangerous, and that is what has been thrown at us in Prince Edward Island. We should have less ports and good ones. It is someone behind a desk who planned that, but when you are out in the water sometimes five, ten or fifteen miles can be very dangerous and that is why we say in certain cases that should not be a practice. To develop an area, we will say, for a big factory with cold-storage facilities, everything, that could be applied, but the place to keep a boat for harbour facilities is a different story.

Mr. McGrath: It seems to me that with the change in technology in fishing, for example, we now have a mid-shore fisheries where we are using much bigger boats, longliners, for example, yet we have not changed our approach to it. I would much prefer to see good facilities rather than to see the kind of inadequate little wharves we now have in most places in Newfoundland which are nothing but food for the worms because they are not even treated with creosote in many instances. In any event, that is a point...

[Interprétation]

nous revenons, nous ne sommes que plus heureux. Nous pouvons sortir dans Green Bay. Les installations pour l'énergie sont à Little Bay Islands. Il faut connaître Little Bay Islands; il faut connaître Green Bay pour comprendre, nous sortons de Little Bay Islands; nous sortons de Nippers Harbour; nous sortons de Shoe Cove; nous sortons.

Lorsque nous sommes en haute mer, nous sommes tous ensemble. Nous faisons tous partie d'un paquet unique comme...

M. McGrath: Pourquoi n'effectuez-vous pas votre travail à partir du port de Little Bay Islands qui possède de bien meilleures installations que ce que vous pourriez avoir dans les quatre autres ports, à cause des difficultés économiques?

M. Weir: Nous le pourrions, mais cela doit d'abord être prouvé. Vous savez qu'il n'est pas bon pour nous de penser que nous allons partir d'ici et aller faire circuler une pétition dans toutes les communautés, en leur disant que si vous signez votre nom ici, nous allons fournir de meilleures installations à Little Bay Islands parce que vous n'allez pas obtenir leur coopération, mais les installations sont là.

M. McGrath: En tant que pêcheur, préféreriez-vous avoir un seul bon port dans votre région avec des installations très très bonnes, ou préféreriez-vous avoir quatre ports médiocres avec des installations insuffisantes?

M. Weir: Je préférerais un port, bien sûr, parce que ce port serait Little Bay Islands.

Le président: Monsieur Gallant aimerait répondre à cette question également.

M. Gallant: Monsieur McGrath, nous qui venons de l'Île du Prince-Édouard avons été silencieux jusqu'à maintenant, mais votre façon de penser est la même que celle des ingénieurs ou de leur père. Pour vous donner un exemple, il y a des édifices partout à Ottawa. Peut-être qu'un seul parc de stationnement suffirait, mais vous rendez-vous compte, qu'en tant que pêcheur, lorsque vous conduisez un bateau, vous ne conduisez pas une voiture sur le pavé. Parfois, une distance de cinq ou dix milles peut être très difficile sur terre. Elle vous éloigne de votre lieu de pêche, c'est très dangereux, et c'est ce qui nous est arrivé à l'Île du Prince-Édouard. Nous devrions avoir moins de ports, mais qu'ils soient meilleurs. C'est quelqu'un assis derrière un pupitre qui a planifié cela, mais lorsque vous êtes au large, parfois à cinq, dix ou quinze milles, cela peut être très dangereux, et c'est pourquoi nous disons que, dans certains cas, cela ne devrait pas être fait. Développer une région pour une grande entreprise avec des installations d'entreposage frigorifique, cela est possible, mais des installations portuaires pour un bateau, cela est une histoire différente.

M. McGrath: Il me semble qu'avec les changements que la technologie a apportés à l'industrie de la pêche, par exemple, nous avons maintenant des pêcheries installées à mi-chemin entre la côte et le large où nous utilisons des embarcations beaucoup plus grosses, par exemple des palangiers, mais nous n'avons pas encore changé notre approche. Je préférerais de loin voir de bonnes installations plutôt que les médiocres petits quais que nous avons un peu partout à Terre-Neuve, et qui ne servent qu'à nourrir les vers parce qu'ils ne sont même pas traités au créosote dans bien des cas. De toute façon, c'est un point...

[Text]

Mr. Quinlan: Mr. McGrath, that is the answer we are getting now from Ottawa. When you want a small harbour repaired, they try to suggest that maybe you should move to a centralized area. Our area, Old Perlican and Bay de Verde, too, they say could be centralized, but they cannot look after what they have there now. I mean it is just impossible to handle their own boats right now, let alone boats from outside.

Mr. McGrath: I asked the question because this is the reaction we get here when we put in requests for small...

Mr. Weir: I believe, Mr. McGrath, you are surely putting us on the witness stand and I believe this is exactly what it is all about. I do not want to be the forerunner or the leader in this debate, but I look at it this way. I think we should have some restrictions already in the communities where we do have fish holding units, where they were built under the federal government or the provincial government in our province. We have one in my community and the people today are thinking of quality. In our community today we still have the individual who is still using his wharf, his stage not so much now as a couple or three years ago. I would not want to, because I probably would be placing discrimination against our people, but we have our stage here and we have our dogs penned there. However, right over here is an ideal spot, an ideal wharf built by the federal government so they should be forced. I have my own wharf and stage too and I should be forced to give up that, move into the holding unit and put our fish away there. Let us take care of it there because it is built to government specifications. It has running water, a good flow of water. This is important if we are going to think of quality. So I think this is somewhere that the restriction should be placed to force me to leave my stage and go out there and use the facilities that the federal government has provided.

Mr. Rooney: With Mr. McGrath's permission, I would like to break with tradition for a minute and put forth a point to be considered in respect of centralization and that is that...

Mr. McGrath: I do not like the word "centralization" because I was very much opposed to the centralization program and I still am. I am talking about the argument you get when you have operators using bigger equipment and going 50 to 60 miles out. Then obviously there is a case to be made for that equipment to have proper harbour facilities. But how many harbours can you build for longliners in Newfoundland?

Mr. Rooney: So you are specifically talking about longliners and not inshore fishery. I did want to point out that for the fishermen who dry their fish it is hardly possible for them to land their fish there.

Mr. McGrath: I appreciate that.

• 1805

Mr. Rooney: And that is the only place that they do have the facilities to dry them.

[Interpretation]

M. Quinlan: Monsieur McGrath, c'est la réponse que nous donne maintenant Ottawa. Lorsque vous voulez faire réparer un petit port, ils vous proposent de déménager vers un endroit plus centralisé. Ils disent que notre région, Old Perlican et Bay de Verde, pourrait être centralisée, mais ils ne peuvent s'occuper de ce qui existe là maintenant. Il leur est impossible de s'occuper de leurs propres bateaux maintenant. Inutile donc de penser aux bateaux venant de l'extérieur.

M. McGrath: J'ai posé la question parce que c'est la réponse que nous obtenons lorsque nous faisons des demandes pour...

M. Weir: Je pense, monsieur McGrath, que vous voulez nous mettre à la barre des témoins, et voici exactement ce que j'en pense. Je ne veux pas être le chef dans cette discussion, mais voici ma position. Je crois que nous devrions avoir des restrictions dans les communautés où des installations de pêche ont été construites soit par le gouvernement fédéral ou le gouvernement provincial dans notre province. Nous en avons une dans ma communauté et les gens aujourd'hui pensent à la qualité. Aujourd'hui, dans notre communauté, nous avons l'individu qui emploie encore son quai mais moins qu'il ne le faisait il y a, disons, deux ou trois ans. Je ne le voudrais pas, parce que cela serait probablement exercer une certaine discrimination contre nos gens, mais nous avons nos plates-formes ici et nous enfermons nos chiens là. Toutefois, l'endroit idéal est juste ici, un quai idéal construit par le gouvernement fédéral, il devrait donc être forcé de le faire. Je possède mon propre quai ainsi que ma propre plate-forme, et je devrais être forcé de les abandonner et de profiter de l'installation communautaire, et mettre nos poissons là. Occupons-nous de cette installation parce qu'elle a été construite d'après les règlements gouvernementaux. Elle possède l'eau courante, un bon débit d'eau. Cela est important si nous pensons à la qualité. Je crois donc que c'est l'endroit où la restriction devrait être appliquée afin de me forcer à quitter ma plate-forme et à utiliser les installations que le gouvernement fédéral nous a fournies.

M. Rooney: Avec la permission de M. McGrath, j'aimerais soulever une question en rapport avec la centralisation...

M. McGrath: Je n'aime pas le mot «centralisation», parce que j'étais opposé au programme de centralisation et je le suis encore. Je m'en réfère à l'argument qu'on me donne lorsque vous avez des gens qui se servent d'un équipement très imposant et qu'ils vont à 50 ou 60 milles au large. Les gens qui se servent de ce genre d'équipement ont évidemment droit à des installations portuaires adéquates. Mais combien de ports pouvez-vous construire pour les palangriers à Terre-Neuve?

M. Rooney: Vous parlez donc de palangriers et non pas de pêche côtière. J'ai voulu souligner que, en ce qui concerne les pêcheurs qui veulent faire sécher leur poisson, il leur est pratiquement impossible d'amener leur poisson à cet endroit.

M. McGrath: Je le reconnais.

M. Rooney: Et c'est le seul endroit où ils ont des installations pour faire sécher le poisson.

[Texte]

Mr. McGrath: I am talking about people who sell their fish green. Mr. Chairman, I have to leave, I am sorry; I cannot stay for the other questions if you are going to carry on. My only other comment is that when the report is made we must come up with a new system on which decisions are based and there has to be a new set of criteria laid down, in my opinion, to ensure that we do not fall back into the old trap of where you had an inadequate wharf here and an inadequate wharf there depending on how aggressive the member was and all that sort of thing. I hope we can come up with a system whereby we will have facilities in areas where they will do the most good.

The Chairman: Mr. Rooney, before you start, because the two gentlemen here from Newfoundland have had very little time and very few questions asked they would like to make a short statement possibly for five minutes after you are finished. Then unless someone else shows up that will be it.

Mr. Rooney: Mr. Chairman, most of my opinions have been expressed before this Committee at previous meetings. I would like to go on record as saying that I cannot, in any way, support our fisheries program. These series of meetings we have held in the past two or three weeks have given me a very good reason why I cannot support it. The reason is that I do not see that we have a fisheries policy, I do not see that we have a fisheries program. In my riding of well over 100 communities, there has been allocated a paltry \$375,000 for this year—at least that is what has been proposed—and three other projects totalling almost \$1.5 million have been approved pending the availability of funds. That takes care of three communities, if and when, the money is provided.

I am also quite disturbed that day after day after day and week after week I have representations from the riding and day after day after day I receive the same old form letter saying that it is going to be taken up with officials and I will be notified at the appropriate time. In almost 100 per cent of the cases when the appropriate time comes, the answer is very negative. So much for that.

I have opinions on a couple of topics but rather than give my opinions I would like to ask Father Berresford to answer a question or two.

Can you relate the low UIC benefits paid to fishermen to the benefits paid to fish plant workers? Can you relate that to a decline in the inshore fishery?

Father Berresford: Most definitely it has contributed to a decline in the fishery. You talk about men leaving their fishing boats to go into a fish plant so that they can get more steady work for greater wages and be sure of their unemployment benefits at the end of their working season. This is not guaranteed as far as the fisherman is concerned; it is not guaranteed to the same extent. His catch yield and all that does not give him the same stamp; therefore, he is not going to get the same unemployment benefits. So he is tempted to go into the fish plant, to take up construction work for a few months, to come up here to the lake boats for a few months. All this is done perhaps after he gets a few lobsters or sea fish in one way or another, he sees he is not going to make a go of it. He sees that not only is his income as a fisherman going to be down as a result of facilities and this type of thing, he also sees that he has a better chance of getting better wages and having a better winter by getting out of fishing

[Interprétation]

M. McGrath: Et je parle des gens qui vendent leur poisson cru. Monsieur le président, je dois partir, je m'excuse; je ne peux rester pour les autres questions. Je voudrais simplement ajouter que lorsque le rapport sera fait, nous devrons en arriver à un nouveau système sur lequel fonder les décisions et il faudra mettre au point un nouvel ensemble de critères, qui permettra, selon moi, de ne pas tomber dans le vieux piège où vous avez un quai médiocre ici et un autre là, selon l'agressivité du représentant et ainsi de suite. j'espère que nous en arriverons à un système qui permettra d'avoir des installations dans des régions qui en profiteront le plus.

Le président: Monsieur Rooney, avant que vous ne commenciez, parce que ces deux messieurs de Terre-Neuve ont eu peu de temps mis à leur disposition et on leur a posé peu de questions, ils aimeraient faire une brève déclaration d'environ cinq minutes après que vous aurez parlé. Ensuite, à moins d'un imprévu, nous ajournerons.

M. Rooney: Monsieur le président, j'ai exprimé la plupart de mes opinions devant ce Comité lors de séances antérieures. J'aimerais dire que je n'appuie pas du tout notre programme de pêcheries. La série de séances que nous avons tenues ces dernières deux ou trois semaines m'a donné amplement raison dans ma décision. La raison est la suivante: nous n'avons pas de politique de pêcherie, nous n'avons pas de programme de pêcherie. Dans mon comté où il a bien au-dessus de cent communautés, nous avons reçu un maigre \$375 mille cette année—du moins c'est ce qui a été proposé—et trois autres projet totalisant presque \$1.5 million ont été approuvés, dépendant de la disponibilité des fonds. Cela, de toute façon, ne touche que trois communautés, si jamais nous obtenons l'argent.

Je suis également très ennuyé de recevoir jour après jour et semaine après semaine des demandes de mon comté et de recevoir jour après jour et semaine après semaine la même lettre disant que des fonctionnaires vont prendre cela en considération et que j'en serai averti en temps voulu. Dans presque 100 p. 100 des cas, lorsque le temps voulu arrive, la réponse est négative.

J'ai décidé concernant une ou deux questions mais plutôt que de les donner, j'aimerais que le Père Berresford réponde à une question ou deux.

Pouvez-vous établir un lien entre les faibles paiements payés par la Commission de l'assurance-chômage aux pêcheurs et les paiements faits aux travailleurs dans les usines de poisson? Pouvez-vous relier cela à un déclin de la pêche côtière?

Père Berresford: Cela a très certainement contribué à un déclin dans la pêche. Vous parlez d'hommes qui quittent leurs bateaux de pêche pour aller à l'usine afin d'obtenir un emploi plus stable avec un salaire plus élevé et être sûrs de leur assurance-chômage à la fin de la saison de travail. Cela n'est pas garanti en ce qui concerne le pêcheur; cela n'est pas garanti de la même façon. Le volume de ses prises et tout le reste ne le place pas dans la même classe; ainsi, il ne recevra pas la même assurance-chômage. Il est donc tenté d'aller travailler à l'usine de façon, ou d'entreprendre un travail de construction pour quelques mois. Tout ceci est probablement fait lorsqu'il a pêché quelques homards ou poissons d'une façon ou d'une autre; il voit que ce ne sera pas une réussite. Il voit que, non seulement son revenu de pêcheur sera assez faible, à cause des appareils et des situations comme celle-ci, mais encore comprend-il qu'il a de meilleures chances d'obtenir de meilleurs salaires et de passer un meilleur hiver en

[Text]

altogether. This applies to him going into fish plants and also applies to him going into construction, road work, you name it. They will leave the fishing boats, even though they are classified fishermen and they know nothing else. Still they are going to construction.

• 1810

Mr. Rooney: As a follow-up do you see this situation practically forcing fish plant operators to encourage mid-water, offshore fishing to keep their plants in operation?

Father Berresford: Perhaps Mr. Quinlan could answer that better than I could.

Mr. Quinlan: Our plant operates now five to six months annually and it has got to the stage where five or six months is no longer any good to us. To survive in fishing you have got to try to keep it open for seven or eight months.

When you are talking about the unemployment for the fishermen this is a poor incentive to any fisherman. People this year had their wives working in our plant down there who are still drawing their unemployment and these people have been cut off one, two and three months.

Mr. Rooney: Now we draw to a conclusion. In your opinion, if UIC benefits to fishermen were to increase in proportion to the benefits received by plant workers, would this encourage more fishermen to participate in inshore fishing?

Mr. Quinlan: For the fish plant workers this year, I think it was eight weeks and then they could draw their unemployment. What happened in our area and in most other plants after eight weeks, we could not get anybody to go to work. It just ended up that it was better to go home on unemployment. I realize it was a good gesture on your part for people who did not get that much fish, to ensure that everybody got unemployment insurance.

Father Berresford: But in answer to your question, though, Mr. Rooney, I do not think if the whole thing was stepped up, if the unemployment benefits were of the same calibre as unemployment benefits received in other industry, it would be an incentive for people to stick with the fishery. I firmly believe that, but I would also like to go on the record as saying that our fishermen do not regard unemployment insurance as a way of life. They would rather do anything else but draw unemployment.

This goes into Mr. Marshall's way of thinking. We may well need a very subtle approach to introduce this LIP thinking into doing up the facilities that we need or doing up the facilities that we have. If that were done, and the fishermen was quite clear on the fact that he was improving his own livelihood by forgetting his unemployment and putting work on his premises, then I think the fishing industry would have the benefit from that type of thinking.

[Interpretation]

abandonnant la pêche. Il pense alors à s'engager dans les entreprises faisant le commerce du poisson, dans les chantiers de construction, à la voirie, et ainsi de suite. Ils abandonneront leurs bateaux de pêche, même s'ils sont classés comme des pêcheurs, ils ne voudront rien savoir de

plus. Ils voudront encore aller dans les chantiers de construction.

M. Rooney: Pour faire suite à ceci, croyez-vous qu'il soit réellement possible dans cette situation de forcer le directeur de ces entreprises commerciales de poisson à encourager la pêche dans les eaux intermédiaires et au large, afin de poursuivre l'activité de leurs entreprises?

Père Berresford: Sans doute, pourriez-vous répondre à cela mieux que moi.

M. Quinlan: Notre usine fonctionne présentement cinq à six mois par année et elle en est arrivée au point où cinq ou six mois ne nous suffisent plus. Pour vivre de la pêche, vous devez essayer de poursuivre l'activité sur une période de sept ou huit mois.

Lorsque vous parlez du chômage aux pêcheurs, cela les stimule à peine. Cette année, des gens, dont les femmes travaillaient dans notre entreprise là-bas, continuent de toucher leurs prestations d'assurance-chômage et ces personnes ont cessé de travailler depuis un, deux et même trois mois.

M. Rooney: Nous en arrivons maintenant à une conclusion. Selon vous, si les prestations aux chômeurs de la Commissions d'assurance-chômage devaient augmenter d'une façon proportionnelle aux prestations reçues par les travailleurs dans les usines, croyez-vous que ceci encouragerait plus de pêcheurs à faire la pêche sur la côte?

M. Quinlan: En ce qui a trait aux travailleurs des entreprises commerciales de poisson cette année, je crois qu'ils ont touché leurs prestations après huit semaines. Il nous a donc été impossible, après huit semaines dans notre région et dans la plupart des autres usines, de trouver quiconque pour travailler. On peut donc croire qu'il valait mieux vivre à la maison à même ces prestations. Je conçois que pour les personnes dont la pêche n'avait pas été spécialement bonne, c'était une bonne initiative de votre part que d'assurer à tout le monde ces prestations d'assurance.

Père Berresford: Cependant, pour répondre à votre question, monsieur Rooney, je crois réellement en supposant que ce soit le cas, que si les prestations d'assurance-chômage étaient aussi élevées que celles reçues dans les autres industries, cela influencerait les gens à demeurer pêcheurs. Je le crois fermement, mais je voudrais également poursuivre en disant que nos pêcheurs ne considèrent pas les prestations d'assurance-chômage comme un mode de vie. Ils feraient plutôt n'importe quoi plutôt que de vivre de ces prestations.

Ceci correspond à la façon de voir de M. Marshall. Nous avons peut-être bien besoin d'une approche très astucieuse pour introduire l'idée des programmes d'initiatives locales dans le but d'obtenir les choses dont nous avons besoin ou de réaliser celles que nous avons déjà. Si cela était réalisé, et le pêcheur était très clair à propos du fait qu'il améliorerait son mode de vie en oubliant sa situation de chômeur et en valorisant grandement son travail, je crois que l'industrie de la pêche bénéficierait alors de cette façon de penser.

[Texte]

Mr. Rompkey: Excuse me, could I just ask a supplementary? I am interested in Mr. Quinlan's comment that you cannot get people to go to work in the fish plants because of the unemployment insurance regulations. What would you suggest? What kind of improvements would you like to see made?

Mr. Quinlan: When you look for, say, a small extension to a wharf, say in the vicinity of \$30,000 or \$40,000, and it cannot be afforded, as Father Berresford just said, could this not be put within some program, like LIP or something like this? It is still cheap. I means there is more than \$30,000 or \$40,000 paid out to communities that I know of each year in unemployment.

Mr. Marshall: You could build it yourself half as cheap.

Mr. Rompkey: So you are saying: take the unemployment insurance pot and put it into something positive, into some awards program.

Mr. Quinlan: Put it into something where the fishermen can get their money in the winter time but still get some benefit out of it come the spring of the year.

Mr. Weir: But then, gentlemen, how can we overcome the problem without the fishermen? I have 200 gill nets to do up and it is going to take me March, April and May. How can I accept employment building a wharf? I have got to do my gear if I am going to go fishing this summer, so where do I get the time along the line? I want to stand on pride and principle. I am not going to accept welfare, whether it is short-term or long-term. Therefore, we have got a problem.

• 1815

Mr. Rooney: I am thinking specifically of a couple of cases, whereby small trout fishermen were unable to get crews because it was more lucrative for the crew members to go to work in fish plants or other places. Consequently the fisherman has to pull up his boat and either go on welfare or look for work in other places. What happens here is that when other fishermen from the same community request extensions or improvements, repairs to their facilities, wharfs or slipways, their requests are rejected because the communities are not considered to be expanding fishing communities.

My view is that they can never expand when fishermen are unable to recruit crewmen. It is also my view that if unemployment insurance to fishermen were reviewed and more favourable consideration given to fishermen they would have some incentive—maybe incentive is not the word. Certainly they would rather go fishing than work in the fish plants. At the same time fish plant operators may find it a little easier to get people to work in the plants.

Mr. Weir: We will put it this way: there is a distinction between a moonlighter and a bona fide fisherman. For argument's sake we might have a school teacher who is going to come out of school in mid-June and his time limit is only two months. Therefore, he is going to go into the fishing boat and he is going to get eight contributions,

[Interprétation]

M. Rompkey: Excusez-moi, puis-je poser une question supplémentaire? Je voudrais m'arrêter au commentaire de M. Quinlan, à savoir qu'il ne pouvait trouver de personnes pour travailler dans les usines commerciales de poisson à cause des règlements de l'assurance-chômage. Que suggérez-vous? Quel genre d'améliorations voudriez-vous que l'on fasse?

M. Quinlan: Eh bien, si l'on y pense, l'allongement de quelques pieds d'un quai, ce qui coûterait environ \$30,000 ou \$40,000, et comme le Père Berresford vient de le dire, nous n'en avons pas les moyens. Est-ce que ceci ne pourrait alors pas entrer dans un programme quelconque, à savoir un programme d'initiatives locales ou quelque chose du genre? Et c'est encore bon marché. Je veux dire par là qu'il y a des communautés qui reçoivent chaque année, sous forme de prestations, plus de \$30,000 ou \$40,000.

M. Marshall: Vous pourriez le bâtir vous-mêmes pour moitié moins cher.

M. Rompkey: C'est alors que vous dites: «Puisse dans la bourse de l'assurance-chômage ce qu'il vous faut et investissez-le dans quelque chose de positif, dans un programme louable quel qu'il soit.

M. Quinlan: Faites en sorte que les pêcheurs puissent avoir leur argent au cours de l'hiver, mais aussi qu'ils puissent en vivre jusqu'au printemps.

M. Weir: Mais alors, messieurs, comment pouvez-vous surmonter le problème sans les pêcheurs? J'ai 200 filets à faire et cela me prendra les mois de mars, d'avril et de mai. Comment pouvez-vous accepter de bâtir un quai? Je dois préparer mon attirail de pêche si je veux aller pêcher cet été; où trouverais-je alors le temps pour ce quai? Je veux vivre selon mes principes et ma fierté. Je ne veux pas accepter de bien-être social, qu'il soit à court ou à long terme. Nous avons donc un problème.

M. Rooney: Je me réfère à quelques exemples où des pêcheurs de petite truite ne pouvaient engager un équipage parce que c'était plus lucratif pour les membres d'équipage de travailler dans les usines de poisson ou d'autres places. Conséquemment, le pêcheur doit accoster son embarcation et ou bien vivre du bien-être social ou chercher du travail ailleurs. Lorsque les pêcheurs demandent des prolongations ou des améliorations, des réparations de leurs installations, des quais ou des cales de halage, leurs demandes sont refusées parce que les agglomérations ne sont pas considérées comme des agglomérations de pêche croissantes.

Je pense qu'elles ne peuvent s'accroître si les pêcheurs ne peuvent engager des équipages. Si le régime d'assurance-chômage des pêcheurs était révisé et si une considération plus favorable était accordée aux pêcheurs, il y aurait des encouragements, peut-être n'est-ce pas le mot juste. Certainement préféreraient-ils aller pêcher plutôt que de travailler dans les usines de poissons. En même temps, les employeurs de ces usines peuvent avoir moins de difficultés à trouver des gens pour travailler dans les usines.

M. Weir: Nous le disons de cette façon. Il y a une différence entre un travailleur du dimanche et un pêcheur. Pour le plaisir de discuter, nous pourrions avoir un professeur qui termine son travail à la mi-juin et sa période se limite à deux mois. Donc, il devient pêcheur, et paie huit cotisations, ce qui le rend éligible à l'assurance-chômage,

[Text]

which qualifies him for unemployment insurance, but it is no benefit to him. But if we got down-to-earth fishermen, they do not give a damn about two months. They cannot survive on it anyway so they have to go on as long as the season will allow.

Basically the whole thing is a matter of stepping up the unemployment insurance and giving fishermen half a chance. If we try it and we cannot make it, damn it all we are like the politician—we never made it anyway.

Mr. Rooney: One more short question.

The Chairman: One more.

Mr. Rooney: This concerns what I insist on calling centralization of fishing authorities. I would like to ask Father Berresford if he equates present trends with snuffing out of the small fishing community by not maintaining facilities. Could he equate this trend with the centralization program or the resettlement program of the fifties and sixties?

Father Berresford: I think this is a whole sort of a squeeze-out program if there is such a thing as a program. Certainly that is it, I think that describes it as an all out effort to squeeze-out these small fishermen because, that is basically the thinking of bureaucracy. The more people you have under the one roof the easier it is to control them. The less communities you have the better chance you have of controlling them. And this applies to the fishing industry as well. I think if we had fewer small boats the Department of Fisheries would have fewer headaches. I think this is probably what they are striving for.

All our discussions today are on the basis that we are presuming there is a Department of Fisheries. There is no such animal as the Department of Fisheries. I think that may be a number one priority, to try and see if we can get somebody who is concerned wholly and solely with the Department of Fisheries.

That is the first step. Maybe the first step is like the old thinking of Alcoholics Anonymous: you cannot become an alcoholic anonymous unless you are prepared to accept the fact that you are at rock bottom; you are at the bottom of the barrel and you cannot go any deeper to degradation. I think if we are going to cure these problems of the fishing industry and if we are going to develop the fishing industry as we should, we have to accept that in Atlantic Canada we are at rock bottom. We cannot go any farther down the line.

The Chairman: Mr. Rooney.

• 1820

Mr. Rooney: I would just like to point out here, with respect to the centralization resulting from the fifties and sixties, that it has been an acknowledged and demonstrated failure, and I would hope that a new department of government does not undertake to resettle Newfoundlanders or any other Canadians by practically the same method.

The Chairman: Mr. Lundrigan. A supplementary, yes.

Mr. Smith (Northumberland-Miramichi): Mr. Chairman, I wanted just to clarify in my own mind something that Mr. Weir said when he was referring to being unable to work at a winter works project on a wharf or something like that because he, as a fisherman, would be repairing his equipment for two or three months but during that two

[Interpretation]

mais cela n'est d'aucun profit pour lui. Mais si nous avons deux vrais pêcheurs, ils se foutent des deux mois. Ils ne peuvent vivre avec une pêche de deux mois; ils doivent pêcher tant que la saison le permette.

A la base, il s'agit d'augmenter l'assurance-chômage et d'accorder aux pêcheurs une demie-chance. Si nous essayons et échouons, zut! nous sommes comme les hommes politiques: nous ne réussissons jamais.

M. Rooney: Une autre question, brève celle-là.

Le président: Une autre.

M. Rooney: Cela concerne ce que j'appelle la centralisation des autorités des pêches. J'aimerais demander au Père Berresford s'il relie les tendances actuelles à l'étouffement des petites agglomérations de pêche causé par le manque d'entretien des installations. Peut-il relier cette tendance au programme de centralisation, ou au programme de nouvelle colonisation des années 50 et 60?

Père Berresford: Je crois qu'il ne s'agit que d'un programme de pression, s'il s'agit bien d'un programme. C'est bien cela: pressurer les petits pêcheurs parce que, à la base, cela représente la pensée bureaucratique. Plus il y a de gens sous un même toit, plus facile c'est de les contrôler. Moins d'agglomérations il y a, meilleure est votre chance de les contrôler. Cela s'applique également à l'industrie des pêches. Si nous n'avions affaire avec moins de petites embarquations, le Ministère des Pêches auraient moins de tracas, ce à quoi il travaille, je crois.

Nos discussions sont basées aujourd'hui sur le fait que nous supposons l'existence d'un ministère des pêches. Il n'y a pas de tel animal. Je crois qu'il importe plus d'obtenir quelqu'un dépendant uniquement et directement du Ministère des Pêches.

C'est la première étape. Cela ressemble peut-être à la vieille pensée des Alcooliques Anonymes, selon laquelle vous ne pouvez devenir membre de cette association si vous n'acceptez pas de commencer à zéro. Vous êtes au fond du puits, et vous ne pouvez aller plus bas dans votre dégradation. Je crois que si nous voulons régler ces problèmes de l'industrie de la pêche, et si nous voulons améliorer cette industrie comme nous devrions le faire, il nous faut accepter le fait que dans les provinces de l'Atlantique, nous sommes au fond du roc. Nous ne pouvons descendre plus bas.

Le président: Monsieur Rooney.

M. Rooney: J'aimerais seulement souligner que, si l'on se rapporte à la centralisation des années '50 et '60, cela a été un échec total. J'espère qu'un nouveau ministère du gouvernement n'entreprend pas de réinstaller les habitants de Terre-Neuve ou d'autres Canadiens de la même méthode.

Le président: Monsieur Lundrigan. Une question supplémentaire, oui.

M. Smith (Northumberland-Miramichi): Monsieur le président, j'aimerais seulement avoir des éclaircissements au sujet de ce que M. Weir a dit. Selon lui, il disait être incapable de travailler à des projets de travaux d'hiver sur un port ou quelque chose du genre parce que lui, étant un pêcheur, il réparerait son matériel pendant deux ou trois

[Texte]

or three months, he would also be drawing unemployment insurance. Is that what you said? That is all.

The Chairman: Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, Mr. Smith is a man on the ball and he made his point very well. He made his point very well. I have just a couple of points.

The first thing I want to say is thank you to Tom Barnett from British Columbia and Percy Smith from New Brunswick who could sit through and have enough interest in the Committee to listen to mainly a Newfoundland presentation, and I will get around to our Prince Edward Island friends in a moment. I think that is commendable. Also to offer my regards, in a sort of complimentary way, to our Chairman, who was instrumental along with the co-operation of this Committee—I am not a member of this Committee, by the way—in having this thing convened. Whether anything comes out of it or not, the least we will be able to say is that you have had your say and you have had your input. You will have no complaints at all if you were not enabled to come here and make a presentation. At least you could say the politicians did not do it for us, they did not have their say and they did not get up and stand up for us, which could be true too. But right now, if nothing comes out of this, there is no way that the fishermen or their representatives can hold any blame because they have had their input.

If there is anything our colleagues from Prince Edward Island would like to add, because we have had Newfoundland and other members sort of direct the questions to the Newfoundland delegation, if there is anything on their minds that they feel that they should emphasize or repeat—I have been quite a number of times in Prince Edward Island and I know your representatives and I have visited a lot of fishing communities and I think the problem is very similar in all of the Atlantic regions.

The Chairman: Mr. Gallant.

Mr. Gallant: Mr. Chairman, we got notice of this meeting in Prince Edward Island last Tuesday night, I believe, and we were told it was on public works. So, as the Secretary of the Fishermen's Association of the province, I got the help of these people and on the following morning we looked at the picture of the province. What was the problem in Prince Edward Island regarding wharf facilities? What was being spent? What was being spent a while back and what was needed? We got that information on paper here as brief as we could and we have brought it down here.

Every year in our association, we meet about twice a year, the executives of our association and the Chief Engineer of Public Works and a few others and some of the people from the provincial Department of Fisheries and we discuss this matter. We find that our Chief Engineer in Prince Edward Island is one of the finest men that the Lord has ever created, but he has nearly nothing to work with. If you people are capable of putting more funds in that department... We have confidence in the staff of the department. With the help of the Fishermen's Association and other people, there will be some fighting but they will be able to do a fair job, at least take care of that situation.

[Interprétation]

mois. Mais pendant cette période, il recevrait aussi de l'assurance-chômage. Est-ce cela que vous avez dit? C'est tout.

Le président: Monsieur Lundrigan.

M. Lundrigan: Monsieur le président, M. Smith est un homme solide et il a fait valoir son point de vue très bien. J'aurais juste une ou deux questions à soulever.

Premièrement, j'aimerais remercier Tom Barnett de la Colombie-Britannique et Percy Smith du Nouveau-Brunswick qui ont pu s'intéresser suffisamment au Comité pour écouter un point de vue se rapportant principalement à Terre-Neuve. Je reviendrai à nos amis de l'Île du Prince-Édouard dans un moment. J'aimerais aussi présenter mes hommages à M. le président, qui a été pour beaucoup dans la coopération de ce Comité. En passant, je ne fais pas partie de ce Comité, même si je l'ai fait convoquer. Qu'il en ressorte quelque chose non, nous serons au moins capables de dire que vous avez fait entendre vos voix et que vous avez apporté votre contribution. Vous n'avez pas de plainte à formuler du tout si vous n'avez pu venir ici et faire valoir votre point de vue. Au moins vous pourriez dire que les hommes politiques ne l'ont pas fait à notre place. Ils n'ont pas agi à notre place, ce qui pourrait être vrai aussi. Mais, dès maintenant, si rien de ressort de cette assemblée, les pêcheurs ou leurs représentants ne pourront en aucune façon blâmer qui que ce soit parce qu'ils y ont contribué.

S'il y a quelque chose que les collègues de l'Île du Prince-Édouard aimerait ajouter, parce que Terre-Neuve et d'autres membres ont en quelque sorte dirigé les questions à la délégation de Terre-Neuve. S'il y a quelque chose qu'ils croient devoir être approfondie ou répétée. Je suis allé plusieurs fois à l'Île du Prince-Édouard. Je connais vos représentants et j'ai visité bon nombre de communautés de pêche. Je crois que le problème est très semblable dans toutes les régions de l'Atlantique.

Le président: Monsieur Gallant.

M. Gallant: Monsieur le président, on nous a avertis de cette assemblée à l'Île du Prince-Édouard mardi soir dernier, je crois, et on nous a dit que cela porterait sur les travaux publics. Ainsi, en tant que secrétaire de l'Association des pêcheurs de cette province, j'ai obtenu l'aide de ces personnes et le matin suivant nous étions en train d'étudier cette province. Quel était le problème de l'Île du Prince-Édouard concernant les installations portuaires? Qu'est-ce qu'on dépensait? Qu'est-ce qu'on dépensait il y a quelques années plus tôt et de quoi avait-on besoin? Nous avons mis ce renseignement sur papier. Nous l'avons raccourci le plus possible et nous l'avons apporté ici.

Chaque année, dans notre association, nous rencontrons environ deux fois par année les représentants de notre association et l'ingénieur principal des travaux publics et quelques autres ainsi que quelques représentants du ministère provincial des Pêcheries et nous discutons sur ce sujet. Nous trouvons que l'ingénieur principal à l'Île du Prince-Édouard est un des hommes les plus subtil jamais créé. Mais il n'a presque rien pour travailler. Peut-être que si vous ici pouviez allouer plus d'argent à ce ministère... Nous faisons confiance au personnel du ministère, avec l'aide de l'Association des pêcheurs et d'autres personnes. Il faudra se battre mais ils seront capables de faire du bon travail, au moins de s'occuper de cette situation.

[Text]

We work very closely with the fishermen of New Brunswick; we are in contact all the time and we hope we can establish the same thing with the Newfoundland people. The fishermen do not want to come to Ottawa and tell the Department of Fisheries or the Department of Public Works how to run their departments. We simply want to be consulted when certain things refer to fishermen. That is all we are asking for.

I will give you an example: that we have no more Department of Fisheries. That is why we did not mention them. We are operating with 4 per cent in the great, big Department of the Environment. I will give you an example: we requested a year ago that the subsidy proposal be changed over from 45 to 35. We phoned them up and they said to write to them, they are studying the thing.

• 1825

You M.P.s here in Ottawa, after you have served the public for a while, after you are through, you are getting a pension to compensate you for your troubles. How would you feel if the fishermen in Newfoundland, Nova Scotia and Prince Edward Island would be planning your pension fund and were to tell you fellows: "Take it easy. We will announce it after a while". You would want to be consulted as your right.

We simply feel in many fields that we are not being consulted and that is bad, because we need so badly, in our association, to develop public participation. Yet that kind of policy discourages public participation. Our fishermen are telling us, "What is the use to organize?". Man, you have no more say in our business. Our M.P.s in Ottawa are just instruments for the civil servants to make the laws that the civil servants want. That is not good.

One more thing, I have one message for the Newfoundland people. You fellows did your homework very well. We enjoyed your discussion very much, and your M.P.'s were here. We want to tell you that Prince Edward Island fishermen and New Brunswick fishermen work very closely together and we are ready to welcome you people at any time if we can do something to help the fisheries in general.

Today, gentlemen, we hope that we have made a step in a forward direction and I hope, Mr. Chairman, it will not be the last one. Thank you.

The Chairman: Thank you.

Mr. Lundrigan: Very good.

The Chairman: Mr. Cook.

Mr. Cook: I cannot add too much to what he said there. I am from Howard's Cove where we had a disaster about five years ago in the harbour. We were after the engineer for quite a while to do something about it and I guess he did not have the funds. When they built the harbour there, it seemed to be political pull or something that it was put where it was put.

Anyway, we got into that disaster—we lost about 30 boats there. They have fixed the harbour up since that disaster, or partially fixed it up. I think that if the engineers, when they come in to a harbour like ours, would listen to some of the fishermen before they jump and do something, that it would help us after. They put a slipway in and the slip just is not what it should be at all; and there was a lot of money spent.

[Interpretation]

Nous travaillons en étroite collaboration avec les pêcheurs du Nouveau-Brunswick. Nous sommes constamment en communication avec eux et nous espérons pouvoir établir la même chose avec ceux de Terre-Neuve. Les pêcheurs ne veulent pas venir à Ottawa et dire au ministère des Pêcheries ou au ministère des Travaux publics comment diriger leur ministère. Nous voulons simplement qu'on nous consulte au sujet de certaines choses qui ont rapport aux pêcheurs. C'est tout ce que nous demandons.

Je vais vous donner un exemple. Nous n'avons pas de ministère des Pêcheries. C'est pourquoi nous n'en avons pas fait mention. Nous travaillons avec 4 p. 100 dans le gros ministère de l'Environnement. Je vais vous donner un exemple. Il y a un an, nous avons demandé que notre proposition de subventions soit changée de 45 à 35. Nous leur avons téléphoné et il nous ont dit de leur écrire. Ils sont en train d'étudier la question.

Vous, les députés d'Ottawa, après avoir servi le public pendant quelque temps, vous recevez une pension. Mais comment réagiriez-vous si les pêcheurs de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard décidaient de la somme de votre pension et vous déclaraient: «Ne vous affolez pas, nous vous tiendrons au courant». Vous exigeriez d'être consultés.

Le problème, c'est que dans plusieurs domaines, nous ne sommes pas consultés, et c'est dommage, parce que notre association a désespérément besoin de la participation du public. Mais ce genre de politique décourage la participation du public. Nos pêcheurs nous disent: «Pourquoi s'organiser?» Vous n'avez pas votre place dans nos affaires. Nos députés à Ottawa ne sont que des instruments de la fonction publique, qui servent à adopter les lois que la fonction publique veut leur faire adopter. Cela n'est pas bon.

Il y a encore une chose. J'ai un message de la part des gens de Terre-Neuve. Vous avez accompli votre devoir. Nous avons apprécié vos discussions, et vos députés étaient présents. Nous tenons à ce que vous sachiez que les pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick travaillent ensemble et que nous sommes prêts à vous accueillir, si nous pouvons faire quelque chose pour les pêches en général.

Aujourd'hui, messieurs, nous espérons que vous avez fait un pas dans la bonne direction, et j'espère, monsieur le président, que ce ne sera pas le dernier. Merci.

Le président: Merci.

M. Lundrigan: Très bien.

Le président: Monsieur Cook.

M. Cook: Je ne peux pas ajouter beaucoup à ce qui a déjà été dit. Je viens de Howard's Cove, où il y a eu une catastrophe dans le port il y a environ cinq ans. Nous avons harcelé l'ingénieur pour qu'il corrige la situation, mais je pense qu'il n'avait pas les fonds nécessaires. Lorsque le port a été construit, c'était une manœuvre politique.

De toute façon, lorsque la catastrophe s'est produite, nous avons perdu environ 30 bateaux. Ils ont réparé le port, du moins en partie, depuis. J'estime que, lorsqu'ils viennent construire un port, si les ingénieurs écoutaient les pêcheurs avant de se précipiter, ils ne s'en porteraient que mieux. Ils ont construit une cale qui a coûté beaucoup d'argent et qui ne sert à rien.

[Texte]

The Chairman: Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: Thank you, gentlemen. I am not really interested in saying anything myself because I do not think it is my place to. I have been here five years, a month from now; almost ready to be pensioned, as a matter of fact. We have been talking this language for quite a bit. Some of it has been the same as what our fishermen or their representatives have told us today. A lot of it is a little different. You have exaggerated some of the points more than we have, or emphasized them more. But I just want to say this, without asking any questions and as a sort of concluding comment, and it comes out of the remarks of Mr. Quinlan about what is going on here and what are the reasons for it.

Unless you develop to a position where you have got some muscle or some power to be able to convince people that you can make your voice count—not only heard but count—you are not going to get any action; and I am impressed with this gentleman here from Prince Edward Island, too, with his attitude, which I think is sort of along the lines of what the fishermen's voices are today in our province.

We have very little autonomy in Canada: we have no political power in Canada. You have four seats in Prince Edward Island. You can lose all these four tomorrow and neither party cares about these seats. Would you believe that? Because you are now powerful enough. You have no seats, so you have no political pull.

You became part of Canada like we did, only a little earlier. In Newfoundland today, our fishing industry is still the most important aspect of our economy; but in Canadian terms it is only about 2 per cent, if you use the definition of some of the people, of statisticians. Other people are claiming it is about the sixth largest industry, if you look at all of the related things that are affected by the fisheries, all of the other submanufacturing aspects.

But the fact is that because it is so low on the totem pole, Ottawa could not care less; and it has been like this ever since Day One. It has not changed in the last three or four years. We went through a period back when there were different governments, and things were the same. This is what the problem is, that we have lost our autonomy. It is contradictory. By being a part of Canada, we are not able to get the attention that our vital interests demand.

We have been reminded today and during the last few weeks about the Icelandic people. It was mentioned this afternoon by Jack Marshall that they have been able to take their 200,000 people, not much more than are in Prince Edward Island, and gain international attention; and I will bet you every nickel that I own today that they will win their war. They will win their war against the other countries, the larger European nations.

• 1830

We will not win any wars. Fifty years from now we will be still talking the same language. I have been trying to be reasonable for five years, and I have got to the point now where I am saying for the fishermen of Atlantic Canada, and for the people, that we have to give up being patient. We have to start making noises, and organizing, and demonstrating our autonomy and our power. If we do not, we are not going to get any action.

[Interprétation]

Le président: Monsieur Lundrigan.

M. Lundrigan: Merci, messieurs. Je ne tiens pas vraiment à parler, parce que je pense que ce n'est pas ma place. Je suis ici depuis cinq ans, et presque prêt à me retirer. J'ai entendu ces réflexions très souvent. Nos pêcheurs ou leurs représentants nous ont dit la même chose aujourd'hui. Vous avez exagéré certaines questions plus que nous, ou les avez soulignées davantage. J'ai une déclaration à faire, sans poser de question, en conclusion, à partir des remarques de M. Quinlan en ce qui concerne la situation ici, et les causes de cette situation.

A moins d'en arriver à convaincre les gens que votre opinion comptera vraiment, vous n'obtiendrez rien; et l'attitude de ce monsieur de l'Île-du-Prince-Édouard m'impressionne; je pense qu'elle représente bien l'opinion des pêcheurs de notre province.

Nous avons très peu d'autonomie, et notre situation politique n'est pas solide. Vous avez quatre sièges dans l'Île-du-Prince-Édouard. Si vous perdiez ces quatre sièges demain, aucun des partis ne s'en soucierait. Le croirez-vous? Parce que vous n'êtes pas assez puissants. Vous n'avez pas de siège, donc vous n'avez pas de pouvoir politique.

Vous êtes devenu une province du Canada comme nous, mais plus tard que nous. A Terre-Neuve aujourd'hui, l'industrie de la pêche est encore le plus important aspect de notre économie; mais à l'échelle du Canada, elle ne représente que 2 p. 100 de l'économie, selon les statisticiens. Mais d'autres gens affirment qu'elle est la sixième industrie en importance, si vous prenez en considération tous les sous-produits des pêches.

Mais parce qu'elle est si peu importante, Ottawa ne s'en soucie pas; et c'est ainsi depuis le premier jour. La situation n'a pas changé au cours des trois ou quatre dernières années. Même lorsqu'il y a eu changement de gouvernement, rien n'a changé pour nous. C'est là notre problème; nous avons perdu notre autonomie. C'est un peu contradictoire: nous faisons partie du Canada, mais nous ne réussissons pas à obtenir l'attention qu'exigent nos intérêts.

On nous a parlé aujourd'hui et au cours des dernières semaines des Islandais. Jack Marshall nous a affirmé cet après-midi que les 200,000 personnes qui habitent l'Islande, et qui ne sont pas beaucoup plus que ceux qui habitent l'Île du Prince-Édouard, ont réussi à obtenir l'attention du monde entier; et je vous parie à 1,000 contre 1 qu'ils vont gagner leur guerre. Ils gagneront leur guerre contre les autres pays, les nations importantes d'Europe.

Nous ne gagnerons aucune guerre. Dans 50 ans, nous parlerons toujours la même langue. Depuis cinq ans, j'ai essayé de me raisonner et j'en conclus pour les pêcheurs de l'Atlantique que nous devons cesser d'être patients. Nous devons commencer à faire du bruit, à s'organiser et à démontrer notre autonomie et notre pouvoir, sans quoi nous n'obtiendrons rien.

[Text]

Fishermen are not the most sophisticated people in Canada. Fishermen like this Mr. Weir come here; he cannot stand up and put it all in Diefenbaker language, as the old fellow said, seven-cylinder words. He comes here and people look at him and say, "what has he said?" and he does not know too much about what is going on. But he is the fisherman, he is doing it every day. He is the fellow who is making the thing go. There are thousands like that, their voices are unheard. There are even a lot of politicians who do not like to hear the fishermen. They like to hear him, because it is great politics to talk with him, but they are not going to do anything about it.

This is what we have to break down here in Canada. And this is the first time since I have been here that we have had a delegation from anywhere in Canada who talked about wharves, and breakwaters, and marine facilities. So at least we are making a start.

This year we have revived the Fisheries Committee a bit. It has been more active than it has been for awhile. It started out being very active but we lost impetus when we got the Department of the Environment. One time in the House of Commons we had fish on the menu every day. Right now you have to fight your own party, you have to fight the House rules and everywhere to get anything on fish. You were here the last two days, how many questions did you hear on fish? There have not been 10 since January. All of these things are adding up.

I am not as pessimistic as I was. The different governments are here today, the various premiers; I hope they are talking the same kind of language, maybe at a different level than that at which we are talking. However, we have to get more autonomy. Quite frankly, I would like to see and I hope one day it will happen, a situation in which we are able to call all of these shots on our own in our provinces, with Ottawa able to fund us on a Unenral way. With all the co-operation at the local level we can make some of these decisions.

Ottawa is too far away from the northeast coast of Newfoundland or from Prince Edward Island to be able to respond to the problem. There is great talk about co-operation and consultation and involvement, but it does not happen. I get the same kind of letters that Quinlan put on the record this afternoon—so far from reality that it is not even funny. You can write, you can talk, you can do it all, and you get the same response. It is as if the system here was like a computer; but what is fed in, it spits back at you. It does not make any difference, it is not reality. This is what we are getting.

I am going to conclude with this sentence: We want some guarantee that this thing will be followed through; a guarantee that we will have some recommendations that will involve money, recommendations that will involve participation. This word has been used a lot today. This is a general theme from our participants. We want people participating who know what is going on so that there will be consultation right at the local level—the fishermen or whoever might be knowledgeable on local conditions.

We want some idea of an over-all strategy. It is no good for us to recommend that a wharf be placed on Little Bay Islands, that something else be done over in Belmont. That is good stuff, but we want more than that. We want some idea of an over-all strategy.

[Interpretation]

Les pêcheurs ne sont pas les gens les plus spéciaux du Canada. Un pêcheur de ce genre, M. Weir, s'amène ici; il ne peut se présenter ici et s'exprimer dans la langue compliquée de M. Diefenbaker. Il vient ici et les gens le regardent en disant «qu'a-t-il à dire?» et il n'est pas trop au courant de la situation actuelle. Mais il est pêcheur et c'est son métier de tous les jours. C'est le genre d'hommes qui participe. Il y a des milliers de ce genre dont on ne tient pas compte. Il y a même beaucoup d'hommes politiques qui n'aiment pas écouter le pêcheur. Ils aiment l'écouter puisque cela fait partie de sa politique, mais ils ne font rien pour l'aider.

Au Canada, nous devons mettre fin à cela. C'est la première fois depuis que je suis ici que nous avons une délégation provenant de quelque part au Canada et qui veut discuter des entrepôts, des brise-lames, et des installations maritimes. C'est déjà un pas vers l'avant.

Cette année nous avons redonné vie quelque peu au Comité des pêcheries. Il a été plus actif que les années précédentes. Tout allait bien au début, mais nous avons perdu un peu d'entrain lorsque nous avons travaillé avec le ministère de l'Environnement. Un certain temps, nous discutons des pêcheries tous les jours à la Chambre des communes. Actuellement, il faut se battre pour cette cause, et s'opposer aux règlements de la Chambre pour obtenir quoi que ce soit au sujet des pêcheries. Vous étiez présent ces deux derniers jours, combien de questions ont été posées à ce sujet? Il n'y en a pas eu dix depuis janvier. Toutes ces choses se sont accumulées.

Je ne suis pas aussi pessimiste que je l'étais. Les différents gouvernements et représentants sont ici présents aujourd'hui; j'espère qu'ils y parlent tous la même langue, peut-être à des niveaux différents des nôtres. Cependant, nous nous devons d'avoir plus d'autonomie. Franchement, j'aimerais un jour vivre une situation où nous pourrions régler tous ces problèmes dans nos provinces respectives avec l'aide financière du gouvernement fédéral. Avec toute la collaboration au niveau local nous pouvons prendre certaines de ces décisions.

Ottawa est beaucoup trop éloigné de la côte nord-est de Terre-Neuve ou de l'Île-du-Prince-Édouard pour régler les difficultés. On parle beaucoup de coopération, de consultation et d'implication, mais rien ne se fait. Je reçois le même genre de lettres que celles de M. Quinlan. Elles sont tellement loin de la réalité qu'elles ne sont même pas drôles. Vous pouvez écrire, parler, faire tout cela, et vous obtenez toujours la même réponse. C'est tout comme si le système ici était un ordinateur; mais lorsqu'on l'alimente, il nous redonne les mêmes données. Cela ne fait aucune différence, tout est loin de la réalité. C'est ce que nous recevons.

Je finirai avec cette phrase: nous voulons avoir une garantie que l'on fera suite à cette demande; une garantie que nous allons pouvoir obtenir des fonds, et de la participation. Ce mot est revenu souvent aujourd'hui. C'est un terme général venant de nos participants. Nous voulons avoir des gens qui participent et qui sont au courant de la situation actuelle afin d'obtenir des consultations au niveau local, c'est-à-dire des pêcheurs ou quelqu'un qui serait au courant des conditions locales.

Nous voulons avoir une idée des plans en général. Il n'est pas bon pour nous de demander qu'un entrepôt soit bâti à Little Bay Islands, que quelque chose d'autre soit fait à Belmont. C'est du bon travail, mais nous voulons beaucoup plus que cela.

[Texte]

And we want some idea of time schedules, when some of these things will take place. One of the biggest things holding us back right now is the indecision resulting from transferring the thing from the Department of Public Works to Fisheries. We have been at that for one solid year. Things have been completely indecisive. The Minister of Public Works sits back; he is not going to have the responsibility next week so he does not do anything. The Minister of the Environment does not yet have the responsibility so he does not do anything. Therefore, when they sit in on the Cabinet, who does the fighting? Nobody. That kind of thing has to be brought to a head.

I think we should make a solid recommendation on the business of the fishermen's initiative plan or whatever you want to call it—local initiative, fishermen's initiative. This is not to build \$1 million structures—the port facility that Rick Cashin might talk about, the general port town site. I was down to Lumsden a few weeks ago. These people, with \$40,000, this winter built about a \$150,000 structure. And they are proud of it. If you go through Lumsden, and do not go down to see it, you might just as well not go back. They will grab you by the shirt collars and away they go down and they show you what they can do—all on their own. The people there worked all winter; and they got less money working on a LIP project than if they had gone on unemployment insurance. There are several cases like that. So it is an indication that our people are not lazy, if they are given the opportunity.

This is something. The other question that Mr. Quinlan brings up is similar to that which Mr. Weir reacted to, the business of unemployment insurance. We have lots of communities with people who are able to place a lot of their energy into repairing gear, but we also have many who, given the opportunity, can do both and would like to have the opportunity of placing their energies into some fishing facilities.

• 1835

A lot of things came out of this little meeting. I did not take part in all of them and I was not involved in planning. I take no credit for the decision to have it take place. But the big thing, as the Prince Edward Island delegate said, is money. It is no good talking about philosophy if we do not come up with more funds.

I have not asked our fellows from Newfoundland a question but I would like to say to them that I do not think their time will be wasted. I half feel that if Mr. Rooney and Mr. Rompkey were encouraged to get this thing to a head, and they did put a lot of work into it, they must have some knowledge that the government is willing to move. So I hope that what you are doing yourselves will supplement the strategies they are planning, and I think the government have perhaps already made a decision. I hope that our combined efforts will help them make it in a firmer way for the fishermen.

The Chairman: Thank you, Mr. Lundrigan. I would like to thank you first for allowing some of your time to be given over to the people from Prince Edward Island because I think they have a very important contribution to make.

[Interprétation]

Nous voulons avoir une idée des plans en général. Nous voulons aussi avoir un horaire afin de savoir la date où ces choses seront faites. Une seule chose importante nous retient actuellement, il s'agit de l'indécision qui résulte du transfert des projets du ministère des Travaux publics au ministère des Pêcheries. Nous en parlons depuis au moins un an et rien n'a été décidé. Le ministre des Travaux publics ne dit rien; comme il sait qu'il n'aura pas la responsabilité la semaine qui suit, il ne fait rien. Le ministre de l'Environnement n'a pas encore la responsabilité, il ne fait donc rien lui non plus. Lorsqu'ils siègent à la Chambre qui se débat? Personne. Cette question doit être étudiée par quelqu'un de responsable.

Je crois que nous devrions faire une importante demande au sujet du projet initial du marché des pêcheurs ou peu importe son nom, non pas pour construire des bâtiments d'un million de dollars ou des installations portuaires dont parlait Rick Cashin. J'étais à Lumsden il y a quelques semaines. Cet hiver, les gens de cette ville avec seulement \$40,000 ont construit des bâtiments valant \$150,000 et ils en sont fiers. Si vous visitez Lumsden et ne voyez pas ces bâtiments, vous n'y retournerez jamais. Ils s'accapareront de vous et vous montreront ce qu'ils sont capables de faire. Les gens là-bas travaillent tout l'hiver; et ils gagnent moins d'argent en travaillant sur un projet d'Initiatives locales qu'ils en gagneraient avec l'assurance-chômage. Il y a plusieurs cas de ce genre. C'est une preuve que nos gens ne sont pas paresseux, si on leur laisse une chance.

C'est vraiment quelque chose. L'autre question que M. Quinlan a posée ressemble à la question à laquelle M. Weir a réagi, c'est-à-dire l'assurance-chômage. Nous avons beaucoup de communautés dont la population peut dépenser des sommes d'énergie énormes pour réparer de l'outillage, mais il y en a aussi beaucoup qui, si on leur donne l'occasion, peuvent faire les deux et aimeraient bien avoir la chance de dépenser leur énergie à construire des installations pour la pêche.

Beaucoup de choses sont sorties de cette petite rencontre. Je n'ai pas participé à toutes, et je n'ai pas été engagé dans la planification. Je ne veux pas me vanter d'avoir la décision de le mettre en œuvre. Mais la chose la plus importante, comme l'a dit le délégué de l'Île-du-Prince-Édouard, est l'argent. Ça ne sert à rien de parler philosophie si nous n'arrivons pas avec plus de fonds.

Je n'ai posé aucune question à nos gens de Terre-Neuve, mais j'aimerais leur dire qu'ils n'ont pas perdu leur temps. Je crois que si MM. Rooney et Rompkey ont été encouragés à mettre cette chose de l'avant, ils y ont travaillé énormément, ils doivent savoir que le gouvernement est prêt à agir. J'espère donc que ce que vous faites vous-même, complètera la stratégie qu'ils planifient, et je pense que le gouvernement a peut-être déjà pris une décision. J'espère que nos efforts combinés l'aideront à le faire d'une façon plus palpable pour les pêcheurs.

Le président: Merci, monsieur Lundrigan. J'aimerais vous remercier d'avoir abandonné une partie de votre temps aux gens de l'Île-du-Prince-Édouard, car je pense qu'ils ont une contribution très importante à apporter.

[Text]

I come from the shores of Lake Superior where we do not have any fish anymore because somebody made a decision to put a ceiling in and brought the yields in with it. So I do not have the background to understand everything that is happening. But I do have this background: We in Northern Ontario are in exactly the same position as people in the Maritimes, in that we are used to having things done to us. We are almost as far away from Toronto as you are from Ottawa and we have to buck the same kind of mentality. I will say this to you: I think that there are in other parts of this country people who are in the same boat that we are in and you are in, and we should all be working together to get the outlying parts of this country as part of the country and to get some support for them.

My own personal opinion is that this committee should write a very strong report. This would be my input. There are a couple of things that I think the committee have already agreed to in principle. One is to extend the committee.

I must apologize to the people here today that they were called on very short notice and told to get down here in two or three days, and for the fact that we have to sit here till 6.30 or 7 p.m. when if we had more time this could have gone on for two or three days. This is all because the committee was set up in a very short period of time. We want to get as many hearings as possible in before the estimates are approved, which means that we have to report to the main Committee by Monday of next week. So this is why we seem to be rushing you.

It is my hope, and I think the other members of the committee agree, that we will continue hearings, and if we can get a reference travel a little bit so that we can do a much more thorough job, after our interim report is placed before the Committee before the estimates are called.

I have one other point on which I would like to get the agreement of the committee before we leave. One of our problems right now, and especially on Friday when we are going to have a very large number of witnesses, is time. I think we would be better off with a 10-minute period for each member. Then perhaps we could get back for a second round if necessary. If it is agreeable we will do that on Friday.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, use your discretion on that. I think this went well today. People went on for 15 to 20 minutes but I thought it went well. I think it is very unfair for a witness—I do not mind a member—not to get his 10 minutes.

The Chairman: I really meant the members.

Mr. Lundrigan: If you ask a witness a question and everybody wants to respond it might take 20 minutes, so use your discretion. I think you handled it extremely well today. Nobody got gypped and everybody got their 2-cents-worth in. Play it by ear, as you told me last evening you would.

[Interpretation]

Je viens des rives du Lac Supérieur, où il n'y a plus aucun poisson, parce que quelqu'un a établi des restrictions en conséquence. Je n'ai donc pas le bagage nécessaire pour comprendre tout ce qui se passe. Mais je sais ceci: nous, du Nord de l'Ontario, sommes dans la même position que les gens des Maritimes, du fait que nous sommes habitués de nous faire faire certaines choses. Nous sommes presque aussi éloignés de Toronto que vous l'êtes d'Ottawa, et nous devons nous remonter à partir de la même mentalité. Je vous dirai ceci: donc que ce que vous faites vous-mêmes, complètera la stratégie qu'ils planifient, et je pense que le gouvernement a peut-être déjà pris une décision. J'espère que nos efforts combinés l'aideront à le faire d'une façon plus palpable pour les pêcheurs.

Mon opinion personnelle est que le comité devrait rédiger un rapport très fort. Ce serait ma contribution. Il y a une couple de choses que le comité a déjà acceptées. L'une d'elles est d'élargir le comité.

Je dois m'excuser auprès des gens qui sont ici aujourd'hui, du fait qu'ils ont été appelés à court délai, et qu'on leur a dit de se rendre ici en dedans de deux ou trois jours, et du fait qu'il faut rester ici jusqu'à 6 heures trente ou 7 heures, alors que si nous avions eu beaucoup plus de temps à notre disposition, on aurait pu échelonner cela sur deux ou trois journées. Tout ceci est dû au fait que le comité a été établi dans une très brève période de temps. Nous voulons le plus grand nombre d'auditions possibles avant l'approbation du budget, ce qui veut dire que nous devons faire notre rapport au comité principal, lundi de la semaine prochaine. C'est pourquoi nous vous pressons.

J'espère, et je crois que les autres membres du comité sont d'accord, que nous continuerons les auditions et que, si on nous le permet, nous voyagerons un peu afin d'accomplir un travail réellement en profondeur, après que notre rapport temporaire aura été présenté au comité, avant que le budget ne soit mis en délibération.

Il y a un autre point sur lequel je voudrais avoir l'assentiment du comité, avant que nous nous quittions. Actuellement, l'un de nos problèmes est le temps et surtout vendredi, alors que nous aurons un très grand nombre de témoins. Je pense qu'il serait mieux d'avoir une période de dix minutes pour chaque membre. Ensuite nous pourrions peut-être revenir pour un second tour, si nécessaire. Si c'est accepté, nous ferons cela vendredi.

M. Lundrigan: Monsieur le président, c'est à votre discrétion. Je pense que tout s'est bien passé aujourd'hui. Les gens ont parlé pendant 15 ou 20 minutes, mais je pense que tout s'est bien passé. Je pense que c'est très injuste pour un témoin, je ne me préoccupe pas d'un député, de ne pas obtenir son 10 minutes.

Le président: Je voulais parler des députés.

M. Lundrigan: Si vous posez une question à un témoin et que tout le monde veut répondre, ça peut prendre 20 minutes, alors c'est à votre discrétion. Je crois que vous vous en êtes tiré très bien aujourd'hui. Personne n'a été lésé, tout le monde a eu son dû. Allez-y à l'oreille, comme vous m'aviez dit, hier soir, que vous le feriez.

[Texte]

The Chairman: Yes.

Mr. Marshall: Mr. Chairman, am I clear on the understanding that the committee will go on to June, even though you have to bring in an interim report, and we might be able to bring...

The Chairman: I believe our date is June 6. We certainly could have hearings under the present terms of reference up to, is it June 6?

The Clerk: It is May 31.

The Chairman: I guess it is May 31. The problem is on what basis do we have our terms of reference. We have to discover that.

Mr. Marshall: I understood that...

The Chairman: The estimates will be called May 31.

Mr. Lundrigan: We will have to get a new reference from the House.

The Chairman: Yes, we will have to get a new reference.

Mr. Lundrigan: The House will give us a reference.

Mr. Barnett: That is not expressed, but I think we will get it.

The Chairman: My experience has not been too long on that particular type of thing, but I think we will do our best to try anyway.

Mr. Lundrigan: No problem.

The Chairman: Thank you again for coming. We will adjourn the meeting until 11 a.m. on Friday.

[Interprétation]

Le président: Oui.

M. Marshall: Monsieur le président, ai-je raison de comprendre que le comité continuera jusqu'en juin, même si vous devez apporter un rapport temporaire, et que nous serons capables d'amener...

Le président: Je crois que la date est le 6 juin. Nous pourrions certainement avoir des auditions, selon le mandat actuel, jusqu'au... c'est le 6 juin?

Le greffier: C'est le 31 mai.

Le président: Ça doit être le 31 mai. Le problème est, sur quelle base est notre mandat. Nous devons découvrir cela.

M. Marshall: J'avais cru comprendre que...

Le président: Le budget sera mis en délibération le 31 mai.

M. Lundrigan: Il faudra demander un nouveau mandat à la Chambre.

Le président: Oui, nous demanderons un nouveau mandat à la Chambre.

M. Lundrigan: La Chambre nous donnera un nouveau mandat.

M. Barnett: Cela n'est pas assuré, mais je pense que nous l'aurons.

Le président: Je n'ai pas tellement d'expérience dans ce domaine, mais je crois que nous essaierons de notre mieux de toute façon.

M. Lundrigan: Pas de problème.

Le président: Merci encore une fois d'être venus. Nous ajournons la séance jusqu'à vendredi 11 heures.

HOUSE OF COMMONS

Sub-issue No. 3

Friday, May 25, 1973

Chairman: Mr. Paul McRae

CHAMBRE DES COMMUNES

Sous-fascicule n° 3

Le vendredi 25 mai 1973

Président: M. Paul McRae

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Sub-Committee on*

Harbour and Wharf Facilities (Atlantic Regions)

of the Standing Committee on

National Resources and Public Works

*Procès-verbaux et témoignages
du sous-Comité sur les*

Installations portuaires et quais (Régions de l'Atlantique)

du Comité permanent des

Ressources nationales et des Travaux publics

RESPECTING:

Harbour and Wharf Facilities in Small
Craft Harbours in the Atlantic Regions.

CONCERNANT:

Les installations portuaires et les quais pour
petites embarcations des régions de l'Atlanti-
que.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

SUB-COMMITTEE ON HARBOUR AND WHARF
FACILITIES (ATLANTIC REGIONS)

OF THE

STANDING COMMITTEE ON NATIONAL
RESOURCES AND PUBLIC WORKS

Chairman: Mr. Paul McRae

Vice-Chairman: Mr. C. Haliburton

Messrs.

Barnett
Carter

Crouse

SOUS-COMITÉ SUR LES INSTALLATIONS
PORTUAIRES ET LES QUAIS
(RÉGIONS DE L'ATLANTIQUE)

DU

COMITÉ PERMANENT DES RESSOURCES
NATIONALES ET DES TRAVAUX PUBLICS

Président: M. Paul McRae

Vice-président: M. C. Haliburton

Messieurs

LeBlanc
(*Westmorland-Kent*)

Rooney
Tétrault—(8).

(Quorum 5)

Le greffier du sous-comité

Lois A. Cameron

Clerk of the Sub-committee

Pursuant to the Order of the
Standing Committee on National
Resources and Public Works on
May 8, 1973:

On Friday, May 25, 1973:

Mr. Haliburton replaced Mr. Lundrigan.
Mr. Crouse replaced Mr. McCain.
Mr. LeBlanc (*Westmorland-Kent*) replaced Mr.
Rompkey.

Conformément à l'ordre adopté par le
Comité permanent des ressources
nationales et des travaux publics
le 8 mai 1973:

Le vendredi 25 mai 1973:

M. Haliburton remplace M. Lundrigan.
M. Crouse remplace M. McCain.
M. LeBlanc (*Westmorland-Kent*) remplace M.
Rompkey.

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, MAY 25, 1973.

(7)

[Text]

The Sub-committee on Harbour and Wharf Facilities in Small Craft Harbours in the Atlantic Regions of the Standing Committee on National Resources and Public Works met at 11:15 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. McRae, presiding.

Members of the Sub-committee present: Messrs. Barnett, Crouse, Haliburton, LeBlanc (*Westmorland-Kent*), McRae and Rooney.

Other Members present: Messrs. Bell, Forrestall, Marshall and Smith (*Northumberland-Miramichi*).

Witnesses: Mr. Rupert Prince, Deputy Minister, Newfoundland Department of Fisheries. Mr. Martin Cottreau, Wedgeport, Nova Scotia. Mr. Rudolph Link, Clark's Harbour, Shelburne County, Nova Scotia. Mr. Leonard Wilson, Lorneville, St. John West, New Brunswick. Mr. Theodore Green, Seal Cove, Grand Manan, New Brunswick. Mr. Gale McLaughlin, Grand Manan, New Brunswick. Mr. Albert Bird, Cartwright, Labrador. Mr. Adrice Doiron, Barachois, New Brunswick. Mr. Normand Maillet, Côte Ste-Anne, New Brunswick. Mr. Harold Crocker, Freeport, Digby County, Nova Scotia. Mr. Roy Payzant, Liverpool, Queen's County, Nova Scotia. Mr. Ernest A. Wentworth, St. Andrew's, New Brunswick. Mr. Stanley Savage, Wilson's Beach, Campobello, Charlotte County, New Brunswick.

The Sub-committee resumed consideration of its Order of Reference from the Committee. (*See Minutes of Proceedings of Friday, May 11, 1973, Sub-Issue No. 1*)

*Agreed,—*That Members of the Sub-committee meet with the President of the Treasury Board in his office at 8:00 o'clock p.m. on Monday, May 28, 1973.

*Agreed,—*That the Sub-committee meet at 5:00 o'clock p.m. on Monday, May 28, 1973 to consider its draft report to the Committee.

The witnesses made statements and answered questions.

At 12:40 o'clock p.m. the sitting was suspended until 2:00 o'clock p.m. this day.

2:20 o'clock p.m.

The sitting resumed;

The Sub-committee resumed questioning of the witnesses.

At 4:10 o'clock p.m. the Sub-committee adjourned to 5:00 o'clock p.m. on Monday, May 28, 1973.

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 25 MAI 1973

(7)

[Traduction]

Le sous-comité des installations portuaires et quais dans les ports pour petites embarcations des régions de l'Atlantique, du Comité permanent des ressources nationales et des travaux publics se réunit aujourd'hui à 11 h 15 sous la présidence de M. McRae.

Membres du sous-comité présents: MM. Barnett, Crouse, Haliburton, LeBlanc (*Westmorland-Kent*), McRae et Rooney.

Autres députés présents: MM. Bell, Forrestall, Marshall et Smith (*Northumberland-Miramichi*).

Témoins: M. Rupert Prince, sous-ministre des Pêches de Terre-Neuve. M. Martin Cottreau, Wedgeport, Nouvelle-Écosse. M. Rudolph Link, Clark's Harbour, Comté de Shelburne, Nouvelle-Écosse. M. Leonard Wilson, Lorneville, Saint-Jean-Ouest, Nouveau-Brunswick. M. Theodore Green, Seal Cove, Grand Manan, Nouveau-Brunswick. M. Gale McLaughlin, Grand Manan, Nouveau-Brunswick. M. Albert Bird, Cartwright, Labrador. M. Adrice Doiron, Barachois, Nouveau-Brunswick. M. Normand Maillet, Côte-Sainte-Anne, Nouveau-Brunswick. M. Harold Crocker, Freeport, Comté de Digby, Nouvelle-Écosse. M. Roy Payzant, Liverpool, Comté de Queen, Nouvelle-Écosse. M. Ernest A. Wentworth, St. Andrew's, Nouveau-Brunswick. M. Stanley Savage, Wilson's Beach, Campobello, Comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick.

Le sous-comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du Comité. (*Voir le procès-verbal du vendredi 11 mai 1973, sous-fascicule n° 1*)

*Il est convenu,—*Que les membres du sous-comité rencontrent le président du Conseil du Trésor dans son bureau le lundi 28 mai 1973 à 20 heures.

*Il est convenu,—*Que le sous-comité se réunisse à 17 heures, le lundi 28 mai 1973, pour étudier son projet de rapport au Comité.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

A 12 h 40, la séance est suspendue jusqu'à 14 heures aujourd'hui.

14 h 20

Reprise de la séance;

Le sous-comité reprend l'interrogatoire des témoins.

A 16 h 10, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'au lundi 28 mai 1973, à 17 heures.

Le greffier du sous-comité

Lois A. Cameron

Clerk of the Sub-committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Friday, May 25, 1973.

• 1113

[Text]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum so we can begin our proceedings. I would like to make one or two short announcements before we get under way. The Committee will meet today from 11 o'clock until 12:30 or so, and then break for lunch and come back at 2 o'clock and meet as long as necessary. I am sure some of you will want to get away, but we will try to run until 4 o'clock or so, or as long as we need to.

Mr. Drury will not be able to meet with us today—a letter was delivered to him yesterday by hand—but he will meet with us on Monday night at 8 o'clock with just the Committee. I think we can meet in camera with him and discuss the whole problem. So I intend, if you agree, to set up a meeting at 8.00 p.m. in his office for the subcommittee. Now, if there is any other discussions about that, I would be glad to entertain the questions. Mr. Rooney.

Mr. Rooney: I was wondering why we will be meeting in camera on Monday night.

• 1115

The Chairman: I do not know. There is no special reason. I suppose if you wanted to meet in public with him we could perhaps arrange it, but we would have to get another meeting slot, and so on, which would be difficult to do on Monday night, given the problems of all the other committees that have to meet on Monday. This is why we had so much trouble with this kind of thing. I felt that if the Committee met with him in this way it might be easier to set up.

Mr. Rooney: Well, I would just like to see our discussions on the public record. If it cannot be arranged, then, as a last resort...

The Chairman: You mean you would accept the 8.00 p.m. meeting as a last resort?

Mr. Rooney: I would, yes.

The Chairman: Are there any other comments?

Mr. Marshall: Mr. Chairman, in order not to disrupt progress, perhaps we could meet with Mr. Drury on Monday night and then ask him if he will appear when further witnesses come and let them question him.

The Chairman: That is a very good idea. I accept that. There is one other announcement which is, perhaps, the most important: I have suggested a meeting at 5.00 p.m. on Monday of the committee, again in camera, to write our report. Our report has to be delivered at 3.30 p.m. on Tuesday to the main Committee of National Resources and Public Works. I felt that if we could meet at 5.00 p.m. on Monday, we could kick this around. If we have to come back, perhaps from 5.00 p.m. to 7.00 p.m., have a late dinner, and then go on with Mr. Drury and come back after if we have to.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le vendredi 25 mai 1973.

[Interpretation]

Le président: Messieurs, je vois que nous avons le quorum et nous pouvons donc commencer. J'aurais une ou deux choses à faire remarquer avant que nous passions à nos travaux ordinaires. Le comité se réunira aujourd'hui de 11 h. 00 à 12 h. 30 environ, puis continuera ses travaux à 14 h. 00, après le déjeuner, aussi longtemps qu'il sera nécessaire. Je sais que certains d'entre vous désireront nous quitter, mais nous allons néanmoins essayer de poursuivre jusqu'à 16 h. 00 environ, ou même plus tard si nécessaire.

Monsieur Drury ne pourra se joindre à nous aujourd'hui—nous lui avons fait parvenir hier une lettre par porteur—mais il nous retrouvera lundi soir à 20 h. 00 devant le comité. Je pense que nous pourrions l'entendre à huis clos ce qui nous permettrait d'aborder l'ensemble du problème. Je me propose donc, si vous êtes d'accord, de tenir ce soir à 20 h. 00 une réunion du sous-comité dans le bureau du ministre. Si vous voulez davantage de précisions à ce sujet, je serais très heureux de répondre à vos questions. Monsieur Rooney.

M. Rooney: Je voulais savoir pourquoi notre réunion de lundi soir se tiendra à huis clos.

Le président: Je ne sais pas. Il n'y a aucune raison particulière. Je suppose que si vous préférez avoir une réunion publique avec le ministre, nous pourrions peut-être prendre les dispositions nécessaires en ce sens, mais à ce moment-là nous devrions demander une autre heure de réunion notamment, et cela nous occasionnerait certaines difficultés, étant donné tous les problèmes qui se posent déjà pour les autres comités qui veulent siéger lundi. C'est cela qui nous a causé tant d'ennuis. Je pensais que, puisque le ministre devait comparaître devant le Comité, cette façon de procéder aurait permis de simplifier les choses.

M. Rooney: J'aurais préféré que nos discussions soient consignées au Procès-verbal. Mais s'il n'y a rien à faire, nous pourrions peut-être en dernier ressort...

Le président: Seriez-vous prêts à accepter en dernier ressort une réunion à 20 h. 00?

M. Rooney: Certainement.

Le président: Avez-vous quelque chose à ajouter, messieurs?

M. Marshall: Monsieur le président, pour ne pas ralentir nos travaux, nous pourrions peut-être entendre monsieur Drury lundi soir et lui demander à ce moment de comparaître ultérieurement en même temps que d'autres témoins qui pourraient lui poser leurs questions.

Le président: Voilà une excellente idée. Je suis tout à fait d'accord. J'ai une autre observation à formuler, qui est peut-être la plus importante: j'avais proposé que le Comité se réunisse lundi à 17 h. 00, ici encore à huis clos, afin de rédiger son rapport. Celui-ci doit en effet être présenté au Comité permanent des ressources nationales et des travaux publics mardi à 15 h. 30. Je pensais que si nous nous réunissions lundi à 17 h. 00, nous pourrions ainsi conclure nos travaux. Nous pourrions peut-être nous réunir de 17 h. 00 à 19 h. 00, ensuite aller dîner et finalement nous retrouver pour entendre monsieur Drury, quitte à poursuivre plus tard si nécessaire.

[Texte]

An hon. Member: Did you get a room for that?

The Chairman: We will give you an announcement of the room. Is that satisfactory? Yes. My understanding was that our meeting with Mr. Drury was to make sure he understood how serious the situation was, but the report really did not have anything to do with it. We can come back. There is no objection. I mean, we are going to be meeting as a group. We can come back after Mr. Drury and kick the report around some more. I felt we could set it up this way. He was not free until 8.00 p.m. on Monday. I believe today he is at the meeting of the First Ministers, and so on. Mr. Barnett.

Mr. Barnett: I realize, Mr. Chairman, you are doing your best in the physical time frame, but the point I was going to raise is, when did you say we had to have this report to the main committee?

The Chairman: By 3.30 p.m. on Tuesday.

Mr. Barnett: By 3.30 p.m. on Tuesday. Now, I think you have partly covered my point. I felt to finalize our report and still have the meeting with Mr. Drury, might put us in an awkward position, assuming he has something relevant to contribute to our thinking. However, if it is understood that we might have that meeting at 5.00 p.m., and begin a draft with the understanding that we might have an opportunity of going over it again before it is in final format before the Committee, it might work out all right.

The Chairman: I think it would be very easy to arrange it that way. I think it is a very good suggestion, that we meet at 5.00 p.m. for one hour or so, kick it around and get a pretty good idea where we want to go and then come back and finalize it after we have met with Mr. Drury.

This is a preliminary report and I think we should have some suggestions on Monday about where we want to go as a committee after the preliminary report is in, because there is certainly no question in the minds of too many members, as I read it, that this Committee should continue and should move out and do some travelling and meet with the groups of fishermen on their own home grounds as well as meeting with them here.

With that, I would like to welcome the witnesses today. I am very pleased that you have come here. I want you to know that, at least in the minds of the Committee at this stage, there is a very strong feeling that something drastic has to be done to improve the situation of the small harbours in the Atlantic region. I do not think there is any question of parties in these hearings. Everyone who is here has said, in the last two or three days, that some drastic action is needed.

What that will be, how that will work out will depend a lot on what you tell us. We hope that you will feel free to express yourself in the way you feel best. Do not hold back at all.

[Interprétation]

Une voix: Avez-vous fait réserver une salle?

Le président: Nous allons vous en communiquer le numéro plus tard. Êtes-vous d'accord? Bon. Comme je voyais les choses, notre séance avec monsieur Drury devait avoir pour but de bien lui faire comprendre la gravité de la situation, sans toutefois que le rapport y soit vraiment relié. Nous pourrions nous retrouver plus tard. Il n'y a aucune objection à cela. Ce que je veux dire, c'est que nous aurons une réunion comme groupe. Mais nous pouvons entendre monsieur Drury puis poursuivre nos travaux pour finaliser notre rapport. A mon avis, nous pourrions procéder de cette manière car monsieur Drury ne sera pas libre avant 20 h. 00 lundi. Aujourd'hui, je crois qu'il assiste à la réunion des premiers ministres. Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, je me rends compte des efforts que vous déployez, compte tenu du temps dont nous disposons, mais j'aimerais que vous nous répétiez la date à laquelle nous devons présenter notre rapport au Comité principal.

Le président: Mardi à 15 h. 30.

M. Barnett: Mardi à 15 h. 30. Je crois que vous avez en partie répondu à ma question. A mon avis, si nous mettons un terme à notre rapport, tout en rencontrant M. Drury, nous pourrions nous trouver dans une situation embarrassante si jamais ce dernier avait des éclaircissements à nous apporter. Toutefois, si vraiment nous pouvons nous retrouver à 17 h. 00 et rédiger un projet de rapport, tout en étant sûrs que nous pourrions le modifier avant de le présenter au Comité sous sa forme définitive, les choses pourraient très bien s'arranger de cette manière.

Le président: Nous pourrions, à mon avis, très facilement procéder de la sorte et une réunion d'une heure prévue pour 17 h. 00, qui nous permettrait de faire un premier jet, ce qui nous donnerait une bonne notion de l'orientation que nous voulons adopter, pour ensuite nous retrouver après avoir entendu M. Drury pour rédiger le rapport sous sa forme définitive, est à mon avis une excellente idée.

Il s'agit d'un rapport préliminaire et je pense que nous devrions, lundi, nous faire une idée du cours ultérieur de nos travaux, après la présentation du rapport préliminaire, car il ne fait certainement aucun doute qu'un bon nombre de membres, du moins comme je vois les choses, estiment que notre Comité devrait poursuivre ses travaux et se déplacer pour rencontrer sur place ou ici-même les groupes de pêcheurs.

Ceci dit, j'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins. Je suis très heureux de vous voir parmi nous. Je tiens à ce que vous sachiez que les membres du Comité sont actuellement convaincus que des mesures draconiennes doivent être prises pour améliorer la situation dans les petits ports de la région de l'Atlantique. Je crois qu'au cours de nos audiences il n'y a pas vraiment de question de partis qui compte. Tous les membres ont dit au cours des deux ou trois derniers jours que des mesures draconiennes s'imposaient.

Quant aux mesures qui seront prises et à leur application tout dépendra en grande partie de ce que vous nous direz. Nous espérons que vous vous sentirez libres de vous exprimer de la manière qu'il vous semblera la meilleure. N'hésitez pas à dire ce que vous avez à dire.

[Text]

• 1120

We have a large number of people. I will try to be a little tighter on time than I was the other day. I will try and limit the members to slightly longer than 10 minutes on their first round and perhaps we can get a second round.

I would like to introduce Mr. Rupert Prince whom we brought in. He actually should have been at a separate meeting but we brought him here today. I would like him to say a few words first before we introduce the other witnesses. Perhaps the members would like to deal with Mr. Prince, if this is agreeable, and then we will meet with the witnesses from the other provinces. If we keep the questions to Mr. Prince down to a fair minimum, we can do this in the next half hour or hour. Is that agreeable?

Mr. Haliburton: Mr. Chairman, some of us have some views on that. I would like to point out that some of the fishermen from Nova Scotia have reservations to go back at 5 o'clock this afternoon and they are going to run into difficulties if they do not get their oar in before that.

The Chairman: I think there is time.

Mr. Crouse: Mr. Chairman, rather than have the members questioning the Deputy Minister and the officials, I think that, for the record, the fishermen who are interested in the industry and who have come a long way to be here today should be given priority to present their views. We have communicated verbally and in letters stacked high to the Minister without any action.

The purpose of this meeting, as I understand it, is to get the first-hand knowledge of the people concerned. We can do that only if the rest of us keep still and let them present their views so they can be put on the record.

The Chairman: We intend to allow each of them to express themselves, but much comes out in questioning. I know the members want to find out. It is immaterial to me. Would you prefer to hear Mr. Prince and the others first and then do the questioning later as we did before?

Mr. Haliburton: I think that would be preferable.

The Chairman: Then we will follow that pattern. All right. I will introduce the members as we go along. We will take Mr. Prince first.

Mr. Prince, if you would like to make a statement we would like to hear what you have to say and then there will be questions afterwards.

Mr. Rupert Prince (Deputy Minister, Newfoundland Department of Fisheries): Mr. Chairman, members, it is a pleasure to be here. I do not have any prepared notes. I would like to apologize for being a bit stunned this morning as a result of the care and kindness of Air Canada, which I would like to go into in detail but not here.

[Interpretation]

Je vois que l'audience est importante. Nous allons donc essayer d'être un peu plus stricts que la dernière fois pour le temps de parole. Je voudrais essayer de limiter les interventions des membres à un peu plus de 10 minutes au premier tour, ce qui nous permettrait peut-être d'avoir un deuxième tour.

Je voudrais vous présenter un témoin que nous avons fait venir, M. Rupert Prince. Son témoignage aurait normalement dû faire l'objet d'une réunion distincte, mais nous l'avons fait venir aujourd'hui. J'aimerais qu'il nous dise quelques mots avant de passer à la présentation des autres témoins. Les membres du Comité aimeraient peut-être interroger d'abord M. Prince, si c'est possible, après quoi nous passerions aux témoins des autres provinces. Si nous pouvons limiter à un minimum raisonnable les questions à M. Prince, nous pourrions peut-être passer aux autres témoins dans une demi-heure ou un heure. Êtes-vous d'accord?

M. Haliburton: Monsieur le président, certains d'entre nous ont une opinion à exprimer à ce sujet. J'aimerais quant à moi faire remarquer que certains pêcheurs de la Nouvelle-Écosse ont des réservations sur le vol de 17 heures et s'ils veulent rentrer chez eux ce soir, ils auront des ennuis s'ils n'ont pas levé les voiles avant cette heure.

Le président: Je pense que nous avons le temps.

M. Crouse: Monsieur le président, au lieu de poser nos questions au sous-ministre et aux fonctionnaires, je pense que pour le procès-verbal, nous devrions accorder la priorité aux pêcheurs que cette question intéresse tout particulièrement et qui sont venus de loin pour nous rencontrer aujourd'hui, et leur permettre de présenter leur avis. Nous avons échangé avec le ministre des quantités impressionnantes de lettres, sans même parler des communications verbales, sans qu'aucune mesure n'ait été prise.

Notre réunion a, selon moi, pour objet d'obtenir de première main, par la bouche des intéressés eux-mêmes, des renseignements sur la situation. Nous ne pouvons le faire que si nous nous tenons cois en laissant les témoins présenter leurs avis afin qu'ils figurent au procès-verbal.

Le président: Nous nous proposons de les laisser tous s'exprimer, mais il est certain que ce sont les questions qui sont les plus utiles. Je sais ce que les membres veulent découvrir. De toute manière, la méthode m'importe peu. Préféreriez-vous entendre d'abord M. Prince et les autres témoins avant de passer aux questions, ce que nous avons d'ailleurs fait la dernière fois?

M. Haliburton: Je pense que ce serait en effet préférable.

Le président: Nous allons donc nous en tenir à cela. C'est parfait. Je présenterai les membres au fur et à mesure que nous progresserons. Nous allons commencer par M. Prince.

Monsieur Prince, si vous voulez faire votre présentation, nous serions très heureux d'entendre ce que vous avez à dire, après quoi nous vous poserons nos questions.

M. Rupert Prince (sous-ministre, ministère des Pêches de Terre-Neuve): Monsieur le président, messieurs les députés, c'est pour moi un véritable plaisir d'être parmi vous. Je n'ai rien préparé par écrit. J'aimerais que vous m'excusiez si j'ai l'air un petit peu ahuri ce matin, mais c'est grâce aux attentions et aux petits soins d'Air Canada. J'aimerais en parler davantage, mais ce n'est pas l'endroit qui convient.

[Texte]

The Province of Newfoundland, and the part of it that I represent, is deeply concerned over what I would class as the chaotic conditions in the harbours and the obstructions in the harbours in Newfoundland.

We have been the beneficiaries, really, of an *ad hoc* program which has not really benefited our fishery. It has not given it the thrust that I think it needs. At the provincial level we have started to go on our own. To date we have spent roughly \$10 million provincial money in infrastructure in harbours where public facilities such as wharves are provided by the federal service, but not necessarily provided if we go in and do something on our own.

We feel there is a great need for joint federal-provincial-industry planning. It just has to be there because we seem to be going off at cross purposes. In the past, when fisheries have been considered and harbours developed, they went back to a traditional pattern of what they call men, boat and gear. If there are only two boats and three fishermen, then that area does not get anything, regardless of whether there is a rich resource adjacent to this potential harbour. We would like to see the new look in the philosophy of developing harbours in Newfoundland, and I am sure in the rest of Canada, where the resource potential is recognized as probably the prime criterion, and the service to the fisherman and the fishing industry, of course, would be at the same level.

In Newfoundland we do have a particular problem. It is safe to say that it is amazing how good a quality of fish lands at the marketplace in spite of what we do not have to handle it. We have an unbelievable lack of proper handling facilities and places to store fish waiting transit to processing plants.

• 1125

We have three sectors in our fishery. We have the inshore trap fishery, which is one that produces a tremendous amount of fish in a very short period of time. We have our longliner fleet, about 600, who produce fish in a much more steady rate for a longer period of time. Then of course we have our offshore trawling fleet. Each phase of our industry has specific problems and I would like to repeat, you cannot treat all harbours or all fishing efforts in the same way. So therefore there has to be aid for every sector.

In the planning that is going to be done in the future, I hope we do not have only economists and sociologists telling us what we should have, that we have a mass movement here to there and back and forth. I would rather that we look at the fishery resource and see what the fishery is all about; going out and catching fish, and bringing it in, and making money with it, and doing good for the provincial economy as well as the national economy.

I think the planning committees must have developers, people who are knowledgeable in the fishing industry as participants. We hope the government people will have some feel for the need to put the fishery on the map as we think it should be.

[Interprétation]

La situation que j'appellerais chaotique des ports et les obstacles qui gênent la navigation dans les ports de Terre-Neuve inquiètent profondément la province et la région que je représente.

Nous avons en fait profité d'un programme *ad hoc* qui n'a toutefois pas beaucoup servi à notre industrie de la pêche. Il ne lui a pas donné l'essor qui s'imposait à mon avis. Indépendamment de ce programme, nous avons pris d'autres mesures à l'échelon provincial. A l'heure actuelle, nous avons dépensé approximativement 10 millions de dollars prélevés sur les caisses de la province pour améliorer l'infrastructure de ports dans lesquels les installations d'utilités publiques comme les quais sont fournies par le fédéral, mais pas nécessairement toutefois dans la mesure où nous nous en occupons nous-mêmes.

A notre avis, une planification concertée fédérale/provinciale de l'industrie est un besoin pressant. Elle s'impose car il nous semble que nous agissons en dépit du bon sens. Autrefois, lorsqu'on s'était attaché à la question des pêcheries et qu'on avait créé des ports, on en était revenu à la formule traditionnelle du bateau, de son équipage et de son armement. La région où il n'y a que deux bateaux et trois pêcheurs n'obtient rien, qu'il existe ou non des ressources riches à proximité de ce port éventuel. Nous aimerions qu'il y ait un renouveau dans la conception de l'expansion des ports à Terre-Neuve, et je suis sûr qu'il en va de même dans le reste du Canada où le potentiel des ressources est reconnu comme le critère principal au même niveau que les services aux pêcheurs et à l'industrie de la pêche.

A Terre-Neuve, le problème spécial, c'est que la qualité des prises mises sur le marché est extrêmement bonne même si nous manquons d'une façon incroyable de moyens de manutention et d'entreposage pour le poisson qu'il faut garder en attendant de l'envoyer aux usines de transformation.

Nos pêches se répartissent en trois secteurs: premièrement, les opérations de pêche côtière avec trappes qui fournissent une quantité énorme de poisson en très peu de temps; deuxièmement, nous avons une flotte d'environ 600 balangriers dont les prises sont plus régulières et échelonnées sur une plus longue période; et troisièmement, naturellement, nous avons notre flotte de chalutiers de haute mer. Chaque secteur de notre industrie a ses problèmes bien particuliers et vous ne pouvez pas, je le répète, traiter tous les ports ou toutes les opérations de pêche de la même façon; par conséquent, il faut de l'aide dans chaque secteur en particulier.

J'espère qu'à l'avenir, nous n'aurons pas seulement des économistes et des sociologues qui participeront à la planification et qui nous diront ce que nous devrions avoir, qu'il y a un mouvement donné. J'aimerais qu'on examine les pêches dans une optique concrète c'est-à-dire qu'on se rende compte de ce qu'elles représentent; il faut se rendre en mer, attraper le poisson, le ramener, faire un profit et prospérer pour l'économie provinciale ainsi que pour l'économie nationale.

Je crois que les comités de planification devront compter parmi leurs membres des experts de l'industrie de la pêche. Nous espérons que le Gouvernement songera à donner à la pêche la place qui lui revient dans le pays.

[Text]

With those few remarks I will close.

The Chairman: Thank you, Mr. Prince. I now call on Mr. Martin Cottreau from Wedgeport, Nova Scotia.

Mr. M. Cottreau (Wedgeport, Nova Scotia): Thank you, Mr. Chairman. First of all, I would like to thank the people responsible for having us appear before this Committee. Like my friend from Newfoundland, I am greatly concerned with the situation that does exist concerning wharves and harbours in our area.

I cannot help but think that government in the past has forgotten us completely in regard to these facilities. When I come to this great city of yours, I look around and I see the beautiful job that is being made of it, and it brings me in mind of simply this, that probably the air conditioning in one of these great buildings cost more than what is going to be spent on wharves and dredging in our area.

I think that what is needed in our area is simply people from government to come down there and have a look at the facilities we have to work with. I am sure you will find as I have found that they are quite inadequate.

• 1130

In my own particular area of Wedgeport we have in excessive of 200 boats. We have the Wedgeport tuna wharf, where at low tide two thirds of the boats go aground. This used to be adequate. This harbour used to be adequate when boats were 36 feet long and 10 feet wide. This is no longer the case. We have boats that are 40 and 45 feet in length, and also 16 feet in width. So, Mr. Chairman, you can see that this harbour built 25 years ago is no longer adequate. We think the economic aspect of fisheries in our particular areas contribute a great deal towards our balance of trade. The moneys derived from our fisheries indeed are of great economic value, not only to Nova Scotia, but to the country as a whole, and I cannot help thinking that we have been totally abandoned. We feel like forgotten men. I am very pleased that I was invited to appear before this Committee to air our views and I hope you will continue the work you have apparently started to improve the facilities we have at the moment.

Especially in southwestern Nova Scotia, an adequate wharf, I think, is more important than anywhere else in the Province of Nova Scotia and I will state the reason. Our lobster season begins on December 1, the beginning of the winter, and continues until May 31, so I am sure, Mr. Chairman, that you can appreciate that a good wharf, a good harbour, is more needed in these winter months when adequate harbours are a must because of the winter storms than in other areas where fishing does not take place so heavily in the winter months. I think these other areas are not as much in need of adequate facilities as we are.

This is all I have to say, Mr. Chairman. Thank you for the opportunity.

The Chairman: Thank you Mr. Cottreau. Mr. Rudolph Link of Clark's Harbour, Shelbourne, Nova Scotia.

Mr. Rudolph Link (Clark's Harbour, Shelbourne, Nova Scotia): Thank you, Mr. Chairman. In Clark's Harbour we have more than 200 boats tying up at two wharves. You would have to be there to see it. When I came in the other night, or the other morning more correctly, I did not have any place to tie up. There was an easterly gale blowing

[Interpretation]

Je termine sur ces quelques remarques.

Le président: Merci, monsieur Prince. Je passe maintenant la parole à M. Martin Cottreau de Wedgeport, Nouvelle-Écosse.

M. M. Cottreau (Wedgeport, Nouvelle-Écosse): Merci, monsieur le président. Tout d'abord, permettez-moi de remercier ceux qui nous ont permis de comparaître ici. Je dois dire, comme mon ami de Terre-Neuve, que je m'inquiète sérieusement de la situation des ports et des quais dans notre région.

Je ne puis m'empêcher de remarquer que le Gouvernement nous a oubliés et n'a rien fait dans le passé dans ce domaine. En arrivant ici et en visitant cette grande ville, je vois tout le magnifique travail qu'on y fait, et qui me porte à penser que le système de climatisation d'air d'un seul de ces grands bâtiments coûte plus que tout ce que l'on dépensera dans notre région pour les quais et le dragage.

Chez nous, tout ce qu'il faudrait c'est que quelques représentants de votre Gouvernement viennent examiner nos installations pour se rendre compte à quel point elles sont insuffisantes.

Je parlerai particulièrement de Wedgeport où nous avons plus de 200 bateaux et du quai de thaniers de Wedgeport où, à marée basse, les deux-tiers des bateaux sont échoués. Le port était tout à fait à la hauteur lorsque les bateaux avaient 36 pieds de long et 10 pieds de large, mais ce n'est plus le cas; nous avons maintenant des bateaux qui ont 40 et 45 pieds de long et 16 pieds de large. Ainsi, monsieur le président, vous vous rendez bien compte que ce port, bâti il y a 25 ans, n'est plus à la hauteur. Nous croyons que les pêcheries de notre région contribuent grandement à notre balance commerciale et que l'argent tiré de nos pêcheries constitue un apport économique très important, non seulement pour la Nouvelle-Écosse, mais pour tout le pays. Cependant, tout me fait croire que nous avons été totalement abandonnés; je suis heureux d'avoir été invité ici afin d'éclaircir la situation et j'espère que vous continuerez d'améliorer nos installations.

Je crois que nous aurions besoin, dans le Sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, d'un débarcadère convenable, car je vais vous dire pourquoi il est plus nécessaire là que n'importe où en Nouvelle-Écosse; notre saison de pêche au homard commence le 1^{er} décembre, c'est-à-dire en hiver, et se termine le 31 mai; par conséquent, vous vous rendez fort bien compte, monsieur le président, qu'avec les mois d'hiver, il est absolument essentiel de disposer d'un bon débarcadère, d'un bon port, vu les tempêtes qui se produisent. Par conséquent, il est plus nécessaire là qu'ailleurs parce que nous pêchons plus pendant les mois d'hiver.

C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président. Merci de m'avoir donné cette chance.

Le président: Merci, monsieur Cottreau. Monsieur Rudolph Link de *Clark's Harbour*, Shelbourne, Nouvelle-Écosse.

M. Rudolph Link (Clark's Harbour, Shelbourne, Nouvelle-Écosse): Merci, monsieur le président. A *Clark's Harbour*, plus de 200 bateaux viennent s'amarrer aux deux quais; vous devriez venir les voir; l'autre soir, ou l'autre matin, plus exactement, je n'ai pas trouvé d'endroit pour amarrer mon bateau. Or, il soufflait un violent vent de

[Texte]

and I had to draw my boat out for lack of proper berthing facilities, a boat that cost some \$40,000-odd dollars. Earlier this spring we had a fire. As luck would it have, it was stark calm and the boat happened to be the last boat into the wharf. We could not get proper facilities to the wharf and had to tie it by itself. Had there been any wind or if the boat had come in a half an hour earlier Clark's Harbour would all be on welfare now, because every boat would have been lost. You cannot get a fire engine down on the wharf. The boats cannot get out. It is impossible for them to get out when a fire starts.

All we need is a deepwater wharf at the west end, which we have been crying for, I do not how many years. Every time we get an answer from the government they have some excuse. They have drilled so many bloody holes now that another few holes and we are going to sink. They tell us it is coming, but so are a lot of things coming, but what are my kids going to do? This morning we discussed among ourselves what we really had in mind and I think wharves are necessary. We do not have the wharves and the way things are going we are not going to get in the foreseeable future what we need. We have to have wharves. There are some men who have been fishing there since the early thirties and have never had a wharf, never had one. They had to make shift on moorings and so forth, but today with the rigs costing what they do, I do not know what you people expect us to do. We still have to make a living and that is the important thing.

With some of the regulations that you people are making or proposing up in Ottawa there is not going to be a fishing industry. When you make a regulation that you cannot enforce, I would say you might as well not even make it. Forget it. That is what we are stuck with. Half of the fish that are landed, I would say a good part of the fish that are landed, by the time they are cut and put on the market are not fit to start with.

And they are catching up all the small fish, these big draggers. If the draggers were made to dress their fish, they would put a stop to catching these small fish. It would be uneconomical for them to go after them.

• 1135

I watch the ICNAF report and so do all the rest of the local fishermen. We live in the greatest country in the world. We have the best fishing banks in the world, but what the heck good are they if we are going to give them away to the rest of the countries? We are not trying to be good guys, we are just trying to make a living, so that we can pay taxes. We do not ask for very much and we do not expect very much because we have got very little in the past. I was not going to come up here to start with, because I could not see any sense to it. We have had petition by the dozen. Mr. Crouse reports that our representations that have come in to Parliament here are stocks high.

To start with, for my area we need rules and we need them bad. If the Department of Fisheries can give them to us over the Department of Transport, good enough. And for one last example, I think it was two years ago, two little girls walked across the harbour on the ice. One of them fell through the ice, and other one, the ice cake broke off. There was no way we could save them from land, the men just could not get to them in time. The Coast Guard, the 101, could have got to them very easily. However, it

[Interprétation]

l'est et j'ai dû tirer mon bateau au sec parce qu'il n'y avait pas de moyens convenables d'amarrage, un bateau qui a coûté quelque \$40,000. Plus tôt au printemps, nous avons eu un incendie; malheureusement, nous avions un calme plat et notre bateau a été le dernier à entrer dans le port, aussi n'ayant pu trouver à l'amarrer, nous avons dû l'amarrer isolément. S'il y avait eu du vent ou si le bateau était entré dans le port une heure plus tôt, *Clark's Harbour* serait maintenant entièrement sinistré et tous les bateaux auraient été perdus; car vous ne pouvez faire venir des voitures des pompiers sur le quai. Les bateaux ne peuvent sortir du port; il est impossible de les faire sortir lorsqu'un incendie se déclare.

Tout ce dont nous aurions besoin, et ce que nous demandons désespérément depuis des années, c'est un quai en eau profonde à la pointe ouest; or, chaque fois, le gouvernement trouve quelque excuse pour ne pas accéder à cette requête. On a percé tellement de trous que bientôt nous allons couler et on nous dit que nous allons bientôt avoir ces installations, mais en attendant, nous nous demandons comment nous allons vivre. Entre nous, nous avons convenu ce matin que ce qui importait le plus, pour régler notre problème, c'était d'avoir des débarcadères. Or, il ne semble pas que dans un avenir prévisible nous puissions en avoir. Il y a des pêcheurs, là, qui pêchent depuis le début des années 30 et qui n'ont jamais pu amarrer à un débarcadère; ils ont toujours dû se débrouiller comme ils pouvaient. Mais vu le coût des gréements, etc., je ne sais pas ce que vous croyez que nous devons faire maintenant. L'important, c'est quand même de gagner notre vie.

Il me semble que l'industrie des pêches disparaîtra compte tenu de certains règlements que vous établissez ici à Ottawa ou que vous vous proposez d'établir; un règlement impossible à appliquer, absolument inutile; il vaut mieux ne pas en faire. Voilà la difficulté. Au moment où elle est dépecée et arrive sur le marché, une bonne partie de la prise est impropre à la commercialisation.

Les gros dragueurs attrapent tous les petits poissons. Or, s'ils étaient équipés pour préparer le poisson, ils cesseraient d'attraper le petit poisson qui deviendrait non rentable.

J'étudie les rapports de la Commission internationale des pêcheries de l'Atlantique-nord, comme le font d'ailleurs tous les pêcheurs locaux. Nous habitons un merveilleux pays, nous possédons les meilleures pêcheries du monde, mais à quoi cela nous sert-il si nous les laissons aux autres? Notre but est de gagner notre vie et de payer nos impôts. Nous ne demandons pas grand-chose et nous ne nous attendons pas à recevoir grand-chose car nous avons tiré l'expérience du passé. Je n'avais même pas l'intention de venir ici estimant que ce serait inutile. Des douzaines de pétitions nous sont parvenues. D'après M. Crouse, les piles de pétitions parvenues au Parlement s'amoncellent jusqu'au plafond.

Ma région a un besoin urgent de règlements, et si le ministère des Pêches peut le faire plus rapidement que celui des Transports, tant mieux. Je vous donnerais un dernier exemple; l'an dernier, deux petites filles se sont aventurées sur la glace du port. Une d'elles est tombée à travers la glace tandis que l'autre a été emportée, les sauveteurs n'ayant pu les rejoindre à temps. Or la Garde côtière aurait pu les rejoindre très facilement, mais celle-ci n'a pu quitter le quai en raison de l'encombrement. Ils

[Text]

was a physical impossibility for the Coast Guard to get out from the wharf, because of congestion. There were so many boats in there that they just could not get out. They finally managed to save the two girls and it turned out all right, but that is another Department of Transport wind-up, when that 101 wound up inside when they should be on the outside where they can leave anytime, just like that. Who makes these decisions I do not know. Some of the engineers up there, I think I could do better than them and I am supposed to be a fisherman. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Link. Mr. Leonard Wilson, Lornerville, St. John West, New Brunswick.

Mr. Leonard Wilson (Lorneville, St. John West, New Brunswick): Mr. Chairman, ladies and gentlemen, there is not much that I can add to what the former speakers have said about our fishery, which is quite true and I support 100 per cent all the statements that they made. Myself, I only represent a small fishing area and a small boat area.

In the area I come from, the St. John Harbour, we have been pushed out of St. John harbour completely by the National Harbours Board. We have 18 fishing lobster boats, island fish boats, and we have absolutely no place whatsoever to go. At the present time we put moorings in the five-fathom hole harbour and we have no facilities for landing anything. You climb up over a bank through a net hole to get in and out of your boat. Actually, we have been asking, and it has been surveyed by the Department of Transport, for piling landing there for facilities to load or step aboard our boat and back out again which we do; we do not lay to the wharf at any time. And that is the only place at the present time that we have got to put 30 to 40-foot fishing boats in.

On the coast further down, we have Chance Harbour, which has very inadequate facilities. They have more boats in the wharf to support, they are lying five and six feet deep. From the southeast if the sea breaks over the wharf—last year there was lots of fishing and we filled our boats with the sea coming over the wharf. You had to stay aboard and keep pumping them.

Kipper Harbour is another harbour which is another five miles down the coast where wharf facilities are very good, I will say that. The wharf facilities are good, but we have no basin to anchor any boats in. They are all ground out at low tide. The only thing that I can see at the present time is that there is a proposed plan of the Lorneville Harbour area which—I have caught the idea from the New Brunswick Development Corporation for the service area for the deep-water port. If it comes into being, it will be a wonderful thing. This would be an area that would house all our fleet in that area, and it could contain a good many of the seiner fleet in the wintertime, which are operational in our area most of the wintertime when the winter fleets are fishing. But until this has taken place and something more is done on it—what is going to come out of it—we at the present time have got to have some facilities for this fall lobster season so that we will be able to do some landings. We are absolutely out in the bay at the present time.

The Chairman: Thank you, Mr. Wilson. Mr. Theodore Green, Seal Cove, Grand Manan, New Brunswick.

[Interpretation]

ont néanmoins réussi à sauver les deux petites filles et tout a donc bien fini; mais le bateau de sauvetage aurait dû se trouver à l'extérieur du port de façon à pouvoir quitter à tout moment. Je ne sais pas qui prend les décisions, mais je sais que je pourrais faire mieux que bon nombre d'ingénieurs stationnés là-bas, bien que je ne sois qu'un pêcheur. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Link. La parole est maintenant à M. Leonard Wilson, Lorneville, Saint-Jean-ouest, Nouveau-Brunswick.

M. Leonard Wilson (Lorneville, Saint-Jean-Ouest, Nouveau-Brunswick): Monsieur le président, mesdames et messieurs, je suis entièrement d'accord avec ce que les orateurs précédents ont dit au sujet de nos pêcheries. Pour ma part, je représente un petit port de pêche.

Or, la Commission nationale des ports nous a évincés du port de Saint-Jean. Nous avons 18 bateaux équipés pour la pêche au homard et nous ne savons où aller. Actuellement, nous jetons l'ancre dans le port ayant un brassiage de cinq toises, mais rien n'est prévu pour le débarquement. Il faut grimper au-dessus d'une jetée pour entrer et sortir du bateau. Le ministère des Transports, à notre demande, a étudié la possibilité d'installer un quai de débarquement, car actuellement nous n'en avons pas et c'est là le seul endroit que nous avons pour nos bateaux de pêche de 30 à 40 pieds de long.

Plus au sud de la côte, nous avons le port de Chance où les installations laissent également à désirer. En effet, les débarcadères sont insuffisants pour le nombre de bateaux qui s'en servent. Lorsque le vent souffle les vagues du sud-est, ainsi que cela est arrivé l'an dernier, les bateaux étaient remplis d'eau et nous avons dû rester à bord pour la pomper.

Dans le port de Kipper, les quais sont très bons, mais nous n'avons pas de bassin où jeter l'ancre, si bien qu'à marée basse, les bateaux échouent sur le sable. Il y a bien le projet concernant le port de Lornerville. J'ai repris l'idée de la Société de développement du Nouveau-Brunswick qui prévoit un dispositif de service pour le port en eau profonde. S'il pouvait se réaliser, ce serait vraiment très bien. Toute la flotille de la région pourrait y accoster. Bon nombre de seiners, la plupart d'entre eux maintenant les opérations presque tout l'hiver, pourraient y trouver refuge l'hiver au moment où les bateaux de pêche sont en mer. Mais d'ici à ce qu'il y ait quelque chose de fait, il faut absolument que des installations permettent de continuer la pêche au homard. Il faudrait quelque chose avant cet automne de sorte que nous puissions accoster à cet endroit. Nous ne sommes devant rien pour le moment.

Le président: Je vous remercie, monsieur Wilson. Monsieur Théodore Green, de Seal Cove, Grand Manan, Nouveau-Brunswick.

[Texte]

• 1140

Mr. Theodore Green (Seal Cove, Grand Manan, N.B.): Mr. Chairman, gentlemen, I was very pleased to hear the remark from the gentlemen from Lunenburg and Clark's Harbour. I have been down around that way some.

It kind of bothers me, your looking at me. I know your story. Talk to these fellows over here if he comes around again.

An hon. Member: He thought you were M.P.s.

Mr. Green: I guess so. I am really a lobster fisherman myself and I also have a boat that carries herring—by-products, scales, etc. to the different processing plants. I belong to the Seiners Association so they have sent me here to represent them. They are also at Pogy's Cove Harbour but Seal Cove is the one I would like to talk about mostly. I figure the whole southern part of New Brunswick—the South Shore and the Island, I do not think there are half enough harbours for the boats. As these gentlemen have stated, they at one time had 30-foot boats which were 10 to 12 feet wide and we could put them about anywhere. We could put them up in a creek somewhere if a big storm came. But now, personally, I have a boat that is worth about \$35,000. We have radar, radio, telephone, deck recorders, and other electronics equipment worth about \$6,000 or \$7,000. You can lie down in a breakwater at Seal Cove—it is a beautiful wharf on a day like this. We have to lie about 10 deep but we have a cobweb that is wide. But then we finally go into the fishing ground and we suffer a little bit there. But our problem is if the winds are coming anywhere from the northeast to the south around on the eastern quarter. If we do not take our boats to the rail they just simply smash up. We all have broken riggings and everything that we always have to have repaired. So some of us try to fish later in the winter. We run into these southeast gales, easterly gales and everything else. We would like to keep our traps out as long as we can. We do not like to go on welfare or collect the unemployment insurance. At least in our mind, we do not like to go on welfare sooner than we have to, but we do have to. We are faced with the problem that every time a storm comes up, we have to go down to tend our boat and finally we have to take them—the only refuge is five miles away at Ingalls Head. You can appreciate a fellow who starts out and who does not have radar, and most of them do not. A lot of us are lucky; we are fortunate enough to have radar.

Mr. Marshall: The only refuge is at what point?

Mr. Green: Ingalls Head. That is about five miles away.

The Chairman: For the record—Ingalls Head?

Mr. Green: Yes, that is right. That is the only one where we can stay afloat. There is a creek in the Seal Cove area that will take about half a boat. But in that area we have a big pressure from our boat that comes down there and we cannot stay anywhere near that, because it has been known to take the boat right out of the creek—pass the line and take them right out. A young river, I suppose you call it, when it is swollen by these... Then the snow is on the ground and then you have a big thaw in the east or in the south there is a rainstorm and you get an awful pressure down on the boat, and it has been known to take the boat right out.

[Interprétation]

M. Théodore Green (Seal Cove, Grand Manan, Nouveau-Brunswick): Monsieur le président, messieurs, les observations des témoins de Lunenburg et de Clark's Harbour m'ont fort intéressé.

Je suis un peu embarrassé. Je suis au courant de vos difficultés. C'est à ces messieurs qu'il faut que vous vous adressiez.

Une voix: Il pense que vous êtes député.

M. Green: Je suppose. Je suis pêcheur de homard; j'ai également un bateau qui fait le transport des sous-produits du hareng, c'est-à-dire les écailles, etc. et qui les achemine vers les usines de transformation. Je fais partie de l'Association des seiners; je suis un peu le représentant de tous ces gens-là. Il y en a quelques uns qui sont de Pogy's Cove, mais c'est surtout Seal Cove qui m'inquiète. Pour toute la partie sud du Nouveau-Brunswick, la côte sud et l'île, il n'y a pas suffisamment de quais pour les bateaux. Comme on l'a dit déjà, quand les bateaux avaient trente pieds de long et de dix à douze pieds de large, on pouvait accoster n'importe où. Lorsqu'il y avait tempête, il suffisait d'entrer dans quelque crique. Maintenant, c'est différent. J'ai moi-même un bateau de \$35,000 doté d'un radar, de la radio, d'un équipement électronique valant à lui seul de \$6,000 à \$7,000. Il y a toujours le brise-lames, à Seal Cove; il convient parfaitement par une journée comme celle-ci. Nous devons nous en aller sur 10 de profondeur, mais l'endroit est large. Au départ pour la pêche, la situation est difficile, mais c'est surtout lorsque le vent vient du nord-est au sud, n'importe où sur la hanche du côté est. Si les bateaux ne sont pas au bord, ils se heurtent. Nous avons toujours des avaries. Donc nous essayons de pêcher plus tard au cours de l'hiver. Il nous faut compter avec les grands vents du sud-est, de l'est. Nous voudrions bien laisser nos pièges plus longtemps. Nous ne voulons pas toucher les prestations de bien-être social ou d'assurance-chômage. Du moins, nous ne voulons pas le faire avant d'avoir tout essayé. Chaque fois qu'une tempête se produit, il nous faut nous occuper de nos bateaux et les amener cinq milles plus loin à Ingalls Head, le seul refuge possible. Il est facile de voir à quelles difficultés celui qui commence et qui n'a pas de radar doit faire face. Et je vous signale que la plupart des pêcheurs n'en ont pas. Nous, qui en avons, sommes privilégiés.

M. Marshall: A quel endroit se trouve le seul refuge possible?

M. Green: A Ingalls Head. C'est à cinq milles de distance.

Le président: A Ingalls Head, dites-vous?

M. Green: Oui. C'est notre seul recours. Il y a une crique à Seal Cove qui peut accepter la moitié des bateaux. Cependant la pression est forte à cet endroit-là; nous ne pouvons pas vraiment y demeurer. Il y a eu des cas où les bateaux ont été emportés. Je suppose que cela devient une rivière. La neige qui se trouve sur le sol fond soudain à l'est ou au sud, il y a des orages; on a souvent vu des bateaux emportés au large.

[Text]

Another reason why we cannot go into that area is because we have to list on what we call a tread that we put under our boat to tip her off from the wharf and you have to put your fires out. Then you are faced with the situation where all the dampness is in the bottom of the boat and all around the boat, and into your electronic equipment. That night the weather changes, it is down to zero, and before we can get out of there everything is frozen solid. At that condensation rate all your electronic equipment is corroded. Or, if it is not ruined, you have a big repair bill, and it never works the same. That is what we are faced with. So when we have to go into these harbours in the middle of the night. We come in for fishing or we stay out in the dark. We stay offshore six or seven or eight miles until dark. We have to to earn a living. The lobsters are crawling and the season is short. We come in and the weather has reported a southwest gale. We probably go home and have our supper. The tide has to be just right to get in this inside harbour. We go home and we have our supper, and we go out, and we rig these up. We go down and, to tell without a lie, we take our boats up—a big sea had come in by then. We go up in this creek and try to get a channel. Then we leave them in there and there are no fires and your electronic gear is being out all the time.

• 1145

Every election they say they are going to have a harbour some time; they have built it eight or ten times, but it still is not there. There is no reason in our minds, outside of financial, why there could not be a drop abutment of some kind, similar to the one at Ingalls Head, put above this wharf—the wharf there is not big enough. But if we could be protected from these gales we could survive. What we are suggesting is a rock-rubble, I guess they call it,—breakwater...

Mr. Crouse: Or talus.

Mr. Green: Yes, they put above this wharf for a shelter, then face the inside of that up eventually—we can get by for a year or two, until the money is made available. If we face that up and then we can drive off on it and use that wharf too. But we simply have to have something.

Now on another case, since probably January 1—the lobster has been a little scarcer—we have taken probably 100 pounds or 200 pounds of it. But then, by that time, the gales are strong and the storms and you cannot get to the fishing grounds as often as you would like to. The price has been known to go up \$2.50 a pound, but after you have suffered long enough with these storms and everything, it just is not worth our while with this kind of harbour to fish all winter. We would like to fish all winter instead of going on welfare; we would like to fish all the time.

Mr. Crouse: This is Seal Cove, you are speaking of that needs the rock talus?

Mr. Green: Right.

We would like to fish all winter. The lobsters are scarce, but they are \$2.50, and if you get one it is worth \$3, is that right? We do not like to be ashore, but after you suffer long enough, it just is not worth your while.

I am very certain we have another man from Seal Cove here, and he is a lobster buyer plus a weirman. He has had a lot of experience with this business, so I will not take up any more of your time, Mr. Chairman. Thank you for the opportunity of speaking.

[Interpretation]

Il y a un autre problème. Il nous faut pencher le bateau sur une sorte de cale à quelque distance du quai de sorte qu'il faut tout éteindre à bord. A ce moment-là, l'humidité s'installe partout sur le bateau et dans l'équipement électronique. La température peut descendre sous zéro également et bientôt tout est gelé. L'hiver on peut s'installer dans l'équipement électronique. Si vous réussissez à le sauver, ce n'est qu'au prix de grands efforts; il n'est jamais aussi bon par la suite. Ce sont les difficultés auxquelles nous devons faire face. Il nous faut rentrer au port une fois la nuit tombée. Nous devons nous éloigner et aller jusqu'à six, sept ou huit milles en mer. Il faut bien vivre. Les homards sont là et la saison est courte. Nous rentrons et nous apprenons qu'il va y avoir de forts vents venant du sud-est. A ce moment-là la marée permet d'accoster. Nous allons à la maison pour manger, puis nous revenons pour prendre soin des bateaux. Nous devons essayer de trouver un passage et nous engager dans la crique. Donc, il nous faut tout éteindre à bord et l'équipement électronique est fermé.

En temps d'élection, on parle toujours d'un port; il a déjà été promis huit ou dix fois. Cependant, il n'y est toujours pas. Et nous, nous ne voyons vraiment pas pourquoi, si ce n'est qu'on ne veut pas effectuer la dépense, on ne construit pas un genre de butée comme celle qui se trouve actuellement à Ingalls Head devant le quai déjà en place qui ne convient pas. A ce moment-là, nous aurions une chance, nous serions protégés des vents. Ce que nous voulons, c'est une digue en pierre, un genre de brise-lames...

M. Crouse: Un talus.

M. Green: Oui, et cela devant le quai qui existe actuellement pour le protéger. Puis, un an ou deux après, quand les fonds seront disponibles, on pourrait y poser un revêtement de sorte qu'on pourrait s'y rendre et l'utiliser comme quai, également. C'est absolument essentiel.

Je passe à un autre sujet, maintenant. Depuis le 1^{er} janvier, le homard s'est fait plus rare; les prises ont atteint peut-être 100 livres ou 200 livres. Le vent est violent à cette époque-là de l'année; il y a beaucoup de tempêtes. Il est difficile de se rendre aux pêcheries aussi souvent qu'on le voudrait. Le prix a atteint \$2.50 la livre, mais il a fallu compter avec le mauvais temps, les installations portuaires inadéquates. Il n'a pas été avantageux de pêcher tout l'hiver. Cependant, nous aimerions pouvoir le faire.

M. Crouse: La digue en pierre c'est pour Seal Cove?

M. Green: Oui.

Nous aimerions pêcher tout l'hiver. Le homard est rare, mais le prix atteint \$2.50 la livre et chaque homard peut valoir \$3.00. Nous n'aimons pas rester à terre, mais pour aller pêcher il faut que cela en vaille la peine.

Il y a quelqu'un d'autre ici qui vient de Seal Cove; il s'agit d'un acheteur de homards qui exploite également un parc de pêche. Il a beaucoup d'expérience dans ce genre de chose. C'est tout pour l'instant, monsieur le président. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole.

[Texte]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Green. If the other two witnesses would like to come down here—Mr. Gale McLaughlin, of Grand Manan, N.B.

Mr. Gale McLaughlin (Grand Manan, N.B.): Mr. Chairman, I am very pleased to be here at this Committee. My colleague, Mr. Green, has stated that I am a weirman and also a lobster buyer. As a member of the newly-formed Bay of Fundy Weirmen's Association, I was asked to attend this meeting by our President, Mr. Ernest Wentworth, who did not think he could make it here. I see he has just arrived along with Mr. Savage—so much the better.

I am from Seal Cove, Grand Manan, New Brunswick. As a lobster buyer operating out of that port, I realize the problems that the fishermen face in trying to harbour their boats during some of the winter storms. I have watched them go into the inside harbour, or the creek, and lay around the private wharves, when it really has not been fit to go through a narrow gap by two highwater breakwaters—it is very dangerous.

We have a fleet of 40 lobster boats in Seal Cove now; 95 per cent of these are over 38 feet in length, some up to as much as 47 feet. Also, six sardine-carrier boats are based at this port; they range from 60 to 77 feet in length; plus one purse seiner of the 60-foot class. We have five lobster buyers operating out of this port, and I understand that there is going to be one more come in there this fall. Each lobster buyer has what they call a lobster car, which is a float with pins in it to hold the lobsters loose until they can be crated or shipped out, either on the market or to the lobster cannery for storage.

This spring we had quite a loss at Seal Cove. We had some lobsters crated in the pins; they were floating up in the water. We had a big freshet, and the wind was strong from the southeast for two or three days. This all happened over a weekend, and before we could get the lobsters out, they suffered some damage from fresh water and a lot of them swelled up and died. A new wharf there would greatly protect against this situation in that, if it was built right, it would shoot the fresh water out by the mouth and it would go out on the shore down below our harbour. Also at Grand Manan, and another outside island known as White Head, they have approximately 30 lobster boats and in the run of a year they land at that port, I think I would be safe in saying, approximately 200,000 pounds of lobsters. At Seal Cove we land approximately 400,000 pounds of lobsters with a value of over \$500,000 and 90 per cent of these lobsters are sold on the U.S. market, which greatly aids Canada in its balance of payments. The White Head lobsters are also sold on the American market. At the Port of White Head there are two draggers of the 65-foot class plus one freighter which makes up the home port there, and that harbour is greatly overcrowded.

• 1150

The Port of St. Andrews on the mainland needs some wharf repairs to help the fishermen operating out of that port. It is also my understanding that the harbour needs to have some dredging done to deepen the water around the wharf. At the Port of Black's Harbour, the location of the world's largest sardine industry, the wharf is inadequate now for the size of the fishing boats—and I refer to the purse seining fleet—and they need more water, they need

[Interprétation]

Le président: Je vous remercie, monsieur Green. Je prierais les deux autres témoins de bien vouloir s'avancer. Monsieur Gale McLaughlin de Grand Manan, Nouveau-Brunswick.

M. Gale McLaughlin (Grand Manan, Nouveau-Brunswick): Je vous remercie, monsieur le président. Comme mon collègue, M. Green, l'a souligné, je suis exploitant d'un parc de pêche et acheteur de homards. En tant que membre de l'Association des exploitants de parcs de pêche de la Baie de Fundy nouvellement formée, je suis délégué par le président, M. Ernest Wentworth qui n'a pu venir lui-même, pour vous rencontrer. Je vous qu'il arrive, en compagnie de M. Savage. Tant mieux.

Je viens de Seal Cove, Grand Manan, Nouveau-Brunswick. Je suis acheteur de homards à cet endroit et je suis au courant des difficultés auxquelles doivent faire face les pêcheurs lorsqu'ils doivent accoster l'hiver en pleine tempête. Je les ai vus rentrer au port ou dans la crique et s'accoster aux quais privés. Je les ai vus, dans des conditions extrêmement difficiles naviguer dans un passage très étroit entre deux brise-lames de marée haute. Je puis vous assurer que c'est une manœuvre extrêmement dangereuse.

Il y a maintenant une flottille de 40 homardiers à Seal Cove; 95 p. 100 des bateaux ont plus de 38 pieds; certains atteignent 47 pieds de long. Six transporteurs de sardine, qui ont de 60 à 67 pieds de long, et un seigneur de la catégorie des 60 pieds sont également attachés à ce port. Il y a déjà cinq acheteurs de homards qui travaillent; un sixième viendra s'ajouter à l'automne. Chaque acheteur de homards a ce qu'on appelle une homarderie, une sorte de cage flottante où l'on garde les homards jusqu'à ce qu'ils puissent être emballés et expédiés soit sur le marché, soit à l'usine de mise en conserves.

Ce printemps, il y a eu une perte considérable à Seal Cove, il y avait des homards dans des cages flottantes. Il y eut avalaison avec un vent violent venant du sud-est pendant deux ou trois jours. Tout cela s'est produit au cours d'un weekend avant qu'on puisse retirer de l'eau les homards, ils ont été endommagés par l'eau douce; un grand nombre ont enflé et sont morts. Un nouveau quai nous permettrait d'éviter ce genre d'incident. Normalement, il devrait rejeter l'eau douce à l'entrée du port et la refouler en amont. Également, à Grand Manan et une autre île au large connue sous le nom de White Head, il y a environ 30 autres homardiers qui débarquent au port pendant l'année environ 200,000 livres de homards. A Seal Cove, on atteint les 400,000 livres de homard et une valeur de \$500,000. 90 p. 100 de ces homards sont vendus sur les marchés américains, ce qui est avantageux pour la balance commerciale du Canada. Les homards de White Head sont également vendus sur les marchés américains. Au port de White Head, il y a également deux dragueurs de la catégories des 65 pieds et un caboteur; là aussi il y a manque d'installation.

Le port de St. Andrews sur la terre ferme nécessite des réparations. Entre autre, il faut creuser le bassin pour qu'il y ait suffisamment d'eau autour des quais. Au port de Black's Harbour, le plus grand port au monde en ce qui concerne l'industrie de la sardine, les quais sont inadéquats les seigneurs ont besoin de plus épais d'eau à cet endroit, il leur faut des quais mieux adaptés à leurs besoins, où ils puissent entreposer les filets, disposer du

[Text]

a bigger wharf on which they can put out their seines and equipment for overhaul and make necessary repairs and take on supplies. The seining fleet go in there to unload most of their catch and they need more room. It is recommended that a new wharf be built in the lower part of the harbour so they would have deeper water and larger berthing facilities. Referring to Seal Cove again, there is a government wharf inside which is a low wharf and it is very handy for unloading—I was going to say dry cargo, but the thing I have in mind is ware twine. This wharf is known as the Hazen Pier and it has been very badly neglected the last few years. It is now at the stage of tumbling down into the creek. At one time this wharf was up for sale, the government wanted to sell it, but they actually found no buyers, and this wharf could be fixed up and in the process of doing that they could employ some local labour and help the economy of the island a great deal. I feel this would be a great addition to the port of Seal Cove.

Mr. Chairman, that is all I have to say for now. Thank you for giving me this opportunity.

The Chairman: Thank you, Mr. McLachlan. Mr. Albert Bird, Cartwright, Labrador.

Mr. Albert Bird: Thank you. Mr. Chairman, ladies and gentlemen, every other speaker seems to have the same problem, better wharves. We do not have a decent wharf in Labrador for fishermen.

We will start with Porteau. They have an inshore fishery there and they use smaller port boats. They come in and they have to haul their boats out of water at certain times, they cannot leave them out. In Maine they have a processing plant in the spawning belt. They have one at Cartwright and it is not safe to tie up boats. The wharf at Cartwright belonged to the U.S. Air Force, they built it. It is the only docking facility that is there.

This is all I have to say.

• 1155

The Chairman: Thank you very much, Mr. Bird.

Mr. Doiron, out of Barchois, New Brunswick. Mr. Doiron, if you would like to speak in French we have translation services. Would it be easier for you to do that?

Mr. Adrice Doiron (Barachois, N.B.): Yes.

The Chairman: For those who are not familiar with the system, put on these earphones and flip it to English on the side.

M. Adrice Doiron: Oui, parce que cela me faciliterait les choses à moi ainsi qu'à vous.

Merci, monsieur le président. Tout d'abord, je dois remercier les responsables du Comité d'avoir invité les pêcheurs; au moins c'est un pas dans la bonne direction car, d'après moi les gens d'Ottawa ne peuvent pas trouver une solution aux problèmes des pêcheurs sans consultation. J'aimerais tout d'abord dire quelques mots sur le problème général qui existe sur la côte avant de soumettre certaines recommandations. Je crois que le problème de nos services des quais dépend surtout d'un manque d'argent. Depuis un certain nombre d'années, en raison de l'augmentation du coût de la vie, les travaux coûtent deux fois plus cher qu'il y a dix ou quinze ans, alors que le

[Interpretation]

matériel nécessaire pour effectuer les radoubs et s'approvisionner. Les seineurs déchargent presque toute leur prise; ils ont besoin de plus d'espace maintenant. Vous voudrez un nouveau quai en aval des installations actuelles où l'eau est plus profonde et on peut accoster plus facilement. A Seal Cove, il y a, à l'intérieur de la jetée du gouvernement, un quai plus bas qui est très utile pour le déchargement, je veux dire des marchandises sèches, surtout, mais c'est au câble en acier auquel je pense. Il s'agit du quai Hazen qui est négligé depuis quelques années. Il menace de s'écrouler d'ailleurs. A un moment donné, le gouvernement a voulu vendre ce quai, mais n'a pas trouvé acheteur. On pourrait le réparer, ce qui permettrait d'utiliser la main-d'œuvre locale et d'aider ainsi l'économie de l'île. Ce serait certainement une amélioration qu'on pourrait apporter au port de Seal Cove.

C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion d'entretenir les membres du comité.

Le président: Je vous remercie, monsieur McLachlan. C'est à M. Albert Bird, de Cartwright, Labrador.

M. Albert Bird: Merci, monsieur le président. Mesdames et messieurs, tout le monde aborde le problème des quais. Au Labrador, nous n'avons pas non plus d'installations adéquates pour les pêcheurs.

Commençons par Porteau. Il y a une pêche côtière qui s'effectue à cet endroit pour laquelle on utilise de petites embarcations. Les pêcheurs, lorsqu'ils rentrent, doivent amener à terre leurs embarcations; ils ne peuvent pas toujours les laisser à l'eau. A Maine, près des frayères, il y a une usine de transformation, mais il est dangereux de s'accoster à cet endroit. Le quai de Cartwright appartient à l'aviation américaine. Ce sont les seules installations qui existent à cet endroit.

C'est tout ce que j'avais à signaler.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bird.

Nous entendrons maintenant M. Doiron de Barachois, Nouveau-Brunswick. Monsieur Doiron, si vous voulez parler en français, nous disposons d'un service d'interprétation. Est-ce qu'il vous serait plus facile de vous exprimer dans cette langue?

M. Adrice Doiron (Barachois, Nouveau-Brunswick): Oui.

Le président: Pour ceux qui ne connaissent pas ce système, il suffit de mettre l'écouteur et tourner le bouton à français.

Mr. Adrice Doiron: Yes, it would make things easier for both me and you.

Thank you, Mr. Chairman. Let me first of all thank those members of the Committee responsible for inviting us fishermen; this is at least a step in the right direction for, to my way of thinking, it is impossible for Ottawa to find a solution to our problems without consulting us. I shall begin with a few remarks relating to the general problem which exists along the coasts before making various recommendations. In my opinion, the problem of wash services is essentially related to lack of money. Because of the increased cost of living, it is now twice as expensive to have to work done in comparison with 10 or 15 years ago but the money allocated to this effect is almost the same.

[Texte]

budget est à peu près le même. D'un autre côté, la flotte de pêche a été tellement modernisée qu'on aurait besoin de doubler les services qu'on offrait il y a dix ans. Le long de nos côtes, il y avait des petits bateaux de 30, 35 pieds qui tiraient deux pieds d'eau, mais aujourd'hui toutes les flottes ont été converties; certains bateaux qui tiraient quatre ou cinq pieds d'eau; ils prennent beaucoup plus d'espace dans les quais; ils demandent plus d'eau dans les entrées de quais et c'est pour cela qu'un creusage s'impose. Les travaux de réparation des quais ont doublé, le budget est resté le même et les services exigés devraient doubler. Ce qui veut dire qu'il faudrait peut-être augmenter le budget du quart pour offrir aux pêcheurs le même service qu'il y a dix ans.

Il est aussi très important d'avoir des installations portuaires permettant aux pêcheurs de débarquer un produit de qualité. La moitié de nos quais ne sont pas équipés pour poissons. On ne peut même pas y trouver de la glace. Au retour de la pêche, chargés de poissons, nous faisons plus de tort que de bien parce que nous débarquons un poisson qui n'est pas digne d'être mis sur le marché. D'après moi, il faudrait certains services qui permettraient aux pêcheurs de revenir de la pêche avec un produit qui serait prêt à aller sur le marché et à faire honneur à notre travail au lieu de condamner nos marchés.

Pour toutes ces raisons, je ne suis pas prêt à dire que j'ai une solution mais je proposerais que le Comité délègue des représentants qui visiteraient la côte, rencontreraient des groupes de pêcheurs, étudieraient les besoins selon les différentes régions pour être ensuite mieux en mesure d'agir. Il est très difficile de recommander un certain service aujourd'hui. Nous parlons toujours en notre nom personnel, mais je crois que la question doit être étudiée dans son ensemble, en tenant compte du besoin de la majorité des pêcheurs et des différentes régions. En premier lieu, il faut demander un budget qui permette d'offrir certains services. Ensuite, les représentants du Comité ou nos députés pourront consulter les groupements de pêcheurs, afin d'étudier, en étroite collaboration, les besoins des différentes régions.

C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment.

• 1200

Le président: Merci, monsieur Doiron.

Et maintenant, monsieur Maillet de Côte Sainte-Anne, s'il vous plaît.

M. Normand Maillet (Côte Sainte-Anne, N.-B.): Oui. Mon ami a pris la parole et puis il a pas mal dit ce qui se passait dans notre région. On dit que je suis obligé d'être un homme qui vient porter plaintes contre M. Smith et puis M. LeBlanc. Alors, nous sommes face à face aujourd'hui pour se parler.

Je crois que dans les provinces maritimes, cela se passe comme mes collègues le disaient. Il y en a un qui a dit que l'ingénieur de St-Jean, Wilson, ne faisait pas son ouvrage. L'année passée, deux quais étaient défaits avant la pêche au homard. On a demandé à M. Wilson de venir. Il a dit qu'il viendrait. Un mois a passé, il n'est pas venu. A l'automne, il n'est pas venu. Nous sommes au mois de mai, puis il n'est pas encore venu. Moi, je crois que le gouvernement ferait mieux de regarder à ces choses-là, premièrement, parce que nous autres, les pêcheurs, nous avons beau dire ce que nous voulons et les gens pourront venir en bas et puis regarder, mais si l'ingénieur n'a pas donné ce qu'on appelle son «okay», cela ne marche pas.

[Interprétation]

And, at the same time, fishing fleets have been so greatly modernized that they need twice as much service as they once did. The small boats which we used to have measured from 30 to 35 feet and only drew 2 feet of water, but now some of the boats in our fleets draw up to 4 or 5 feet of water and take up much more space along the wharfs; they require more water at the wharf entrance and it is for this reason this reason that deepening is necessary. Although repair work has doubled, the budget has remained the same. We need at least 25 per cent more than the amount now allocated in order to provide the same service as 10 years ago.

It is also very important to ensure that wharf facilities are adequate to maintain the product in excellent condition. Half of the wharfs do not have the necessary equipment, it is impossible to find ice and other essentials. We are put in the position of hurting our own cause by being obliged to deliver fish which is not fit to be sold on the market. We need services which would allow us to come back from our fishing trip with a product ready for the market. All our work is in vain and our markets are lost if no effort is made to maintain the fish in good condition.

I cannot claim to have a solution to all these difficulties but I suggest that the Committee delegate representatives to visit the coastal areas, meet groups of fishermen, study the various regional needs and, in this way, find itself in a better position to act. At the present time, it is very hard to recommend a precise measure. We can speak about our own problems but I think that the whole question must be studied and the needs of the majority of fishermen be taken into consideration in the different regions. First of all, money must be set aside for certain services. After this matter has been dealt with, the Committee representatives and our delegates can consult fishermen groups in order to study the needs of various areas.

This is all I have to say at the present time.

The Chairman: Thank you, Mr. Doiron.

Mr. Maillet from Côte Sainte-Anne, please.

Mr. Normand Maillet (Côte Sainte-Anne, N.B.): Yes. In his testimony, my friend spoke in some detail of what was happening in our region. They feel that I am the man who should come to complain to Mr. Smith and Mr. LeBlanc. So here we are, face to face today and we can talk.

The situation in the maritime provinces was described by my colleagues. One of them said that this engineer from St. John, Mr. Wilson, was not doing his work properly. Last year, two wharfs came undone before the lobster season began. Mr. Wilson was asked to come and said he would. He had not come a month later, nor did he come in autumn. It is now May and he still have not come. I think that the government would do best to deal with these matters at once irregardless of these claims which we fishermen make and any inspections which may take place afterwards, the engineer has the final say in the matter and if he does not come, then nothing can be done.

[Text]

Moi, je croirais que s'il y a des dommages à un quai, c'est premièrement aux ingénieurs de venir quand on le leur demande, de venir parler aux pêcheurs, pour savoir ce qu'ils veulent, ce qui est bon pour eux.

Le gouvernement est trop porté vers les grosses compagnies et laisse tomber les petits pêcheurs. Si une compagnie dit qu'elle veut avoir ceci et cela, elle l'a. Si elle veut un quai de telle manière, bien nous ne pouvons rien faire, nous autres, les petits pêcheurs. Et l'on voit un gars qui a une grosse compagnie, qui a tout un quai, alors que nous autres de l'Association des pêcheurs, qui compte à peu près à 500 membres et les autres soit 4,000, n'avons rien du tout. Deux compagnies viennent, elles ont qu'est-ce qu'elles veulent puis nous autres, qui sommes 4,000 à 5,000 pêcheurs côtiers, nous n'avons rien du tout. On est laissé là.

Les nouvelles lois sont faites pour les gros dragueurs; le petit pêcheur lui, s'en va, comme le disait tantôt le gars de la Nouvelle-Écosse, je suis parfaitement d'accord. Alors, nous sommes rejetés. Si vous voulez savoir à quoi nos quais ressemblent, envoyez 2 ou 3 hommes qui viendront à chaque endroit. Nous avons une association de pêcheurs dans le Nouveau-Brunswick il y a 13 régions. Nous allons demander à nos pêcheurs de s'organiser dans chaque région et d'être présents pour une assemblée. Ces gens du fédéral seraient, je crois, acceptables et pas menteurs, envoyés par le gouvernement. En tous cas, ils seraient là et nous discuterions. Il faudrait à peu près 2 ou 3 semaines à 2 ou 3 hommes du fédéral. Ensuite, ils reviendraient à Ottawa et vous diraient ce qui se passe dans les Maritimes, que nous sommes mal organisés, vraiment mal organisés.

Je voudrais parler du dragage du sable. Un jour, j'étais au Cap de Richibucto où il y a 200 bateaux. J'y suis resté 3 semaines et puis il y avait un dragueur au bout du quai. Tous les hommes qui étaient à bord profitaient de l'après-midi pour prendre leur automobile puis s'en aller ici et là. Un matin, je me suis décidé à aller voir ce qu'était le problème. J'ai demandé à l'ingénieur et il m'a répondu: «Il n'y a pas de problème.»

Alors que chez nous, à Sainte-Anne-de-Kent, à Côte-Sainte-Anne, Saint-Édouard, la pêche du homard approchait. Nous ne pouvions pas sortir nos trappes à homards. Tout cela à cause d'eux.

Moi, je serais d'avis que le gouvernement continue l'affaire et qu'il garde ces gars-là; premièrement, qu'ils se mettent à l'ouvrage, qu'ils cessent de rester des deux, trois et quatre semaines à ne rien faire, quand il y a des tas d'ouvrage à faire. Il n'y aurait pas de problème, si ces hommes-là allaient travailler. Puis il y a l'affaire des quais; je n'en parlerai pas beaucoup plus aujourd'hui parce que j'ai espoir que vous allez envoyer des hommes. L'Association des pêcheurs du Sud-Est du Nouveau-Brunswick vous invite à envoyer deux ou trois hommes pour venir nous rencontrer. Vous pouvez venir en tout temps visiter les cinq régions et ainsi, nous en viendrons à nous comprendre en vue d'améliorer la situation. C'est tout ce que j'avais à dire et je vous remercie, messieurs.

Le président: Merci, monsieur Maillet.

• 1205

Mr. Harold Crocker, Freeport, Digby County, Nova Scotia, is next.

[Interpretation]

When a wharf has undergone damage, the first thing to do is to see that the engineer shows up, that he talks with the fishermen to find out what they want and what suits them.

The government is too interested in the big companies and neglects small fishermen. Whenever a company makes requests, there is no time lost in granting them. If a company decides that it wants a particular type of wharf, well there is nothing we fishermen can do about it. The owner of big company can have a big wharf to himself while we members of the Fishermens Association amounting to 500 men and if you include all the other fishermen, 4,000, we do not get anything at all. Two companies will come and be given whatever they want, but we 4,000 to 5,000 offshore fishermen are left out in the cold completely.

The new laws are made for the big operators but the small fishermen are treated in the way described by the fellow from Nova Scotia, I agree entirely with what he said. We are left by the wayside. If you want to know what state our wharfs are in, send two or three men down to have a look. We have a Fishermens Association in New Brunswick and there are 13 areas. We are going to ask our fishermen to organize in each area and to attend a meeting. Federal representatives were supposed to meet with us already, but I do not think they came. In any case, we would be ready to discuss with them whenever they showed up. It would take two or three weeks for them to come, I imagine. On their return to Ottawa, they would be able to tell you what is happening in the maritimes and that we are very badly organized.

I would like to make some remarks about dredging. I once was in Cape Richibucto where there are up to 200 boats. I stayed there three weeks. There was a dredger at the end of the wharf. All the men working on it took advantage of the afternoon to go riding about in their cars. One morning I decided to go see what the problem was. I asked an engineer and he told me that there was no problem.

And yet, at the same time, in our area, that is Sainte-Anne-de-Kent, Cote-Sainte-Anne and Saint-Édouard, the lobster season was approaching. We were not able to get out our lobster traps. All this was because of them.

I think that the government should look into this. First of all, they should be working not idling about three to four weeks when there is lots to be done elsewhere. I do not see any objection to have those men work a bit. And then there is the question of the wharfs themselves which I will not go into today since I hope you will be sending people down. The Fishermen's Association of Southeastern New Brunswick has requested you to send two or three men to meet us. You can come at any time and visit the five areas and this is how we would come to some understanding as to how the situation could be improved. That is all I have to say and I thank you very much, gentlemen.

The Chairman: Thank you, Mr. Maillet.

C'est maintenant M. Harold Crocker de Freeport dans le comté de Digby (Nouvelle-Écosse) qui a la parole.

[Texte]

Mr. Harold Crocker (Freeport, Digby County, Nova Scotia): Thank you, Mr. Chairman.

Ladies and gentlemen, I am a fisherman from Freeport, Nova Scotia. As all have said before me, our wharves in that region are in a deplorable condition.

The wharf in Freeport itself was built when I was a small child to handle small boats, in my lifetime it has been extended 50 feet, and it is in such a condition now that you cannot use it safely. I have fished since 1930 and owned my own boat since 1937, and I have never kept her to the wharf yet—because there was never one there that was safe to keep her to. I have a new one now and I do not think I will be able to put her to the wharf. I am in hopes to, after this.

I understand we are here to make known the condition of some of the wharves in our localities and I have listed a few of them.

I will start with Meteghan. They have a nice wharf there and it handles a lot of boats, but the big boats have made it very difficult for the small lobster boats to work out of there because it is not really wide enough to allow them to come in around the big boats when they are laying to the wharves. I would estimate a dredging job there would make a good and useable harbour.

Weymouth North needs very little—some fender posts spaced closer together so that small boats will not catch under the braces on the flood tide.

Mr. Smith (Northumberland-Miramichi): Mr. Chairman, I wonder whether Mr. Crocker, when listing the wharves, would mind saying how many boats use each wharf as he goes along?

Mr. Crocker: It would have to be an estimate. In my own locality there are about 30 lobster boats. Ten miles away from there, in Tiverton, on the same island, there are a little less than that, probably 25. There are 30, perhaps 35, fish in Westport, a mile away across, on another island.

While on the subject of those two places, Tiverton wharf needs an extension for the same reason that big boats are pushing small boats out. In Westport the same situation exists, but they do have wharves which we do not have in Freeport.

The Digby spur pier needs a new concrete deck on the outer "L". And there is another wharf that needs repairs. At Gulliver's Cove a practically new haul-up was built there but the lower vent was washed out this past winter by the gales. Centreville needs decking. Whale Cove has an excellent haul-up and they are asking for an extension to a wharf there. I believe the people in East Ferry are quite content. They have harbour improvements and terminal to serve their needs. The Long Beach haul-up needs repairs. Little River needs an extension on its existing wharf, and a new wharf is needed on the southwest side for lobster boats. A contract for dredging was called for last fall but no tenders were submitted and so the job was never done.

[Interprétation]

M. Harold Crocker (Freeport, comté de Digby, Nouvelle-Écosse): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, je suis un pêcheur de Freeport en Nouvelle-Écosse. Comme l'ont déjà dit ceux qui m'ont précédé, dans cette région nos quais sont dans un état déplorable.

Le quai de Freeport même a été construit pour accueillir des petits bateaux, alors que j'étais enfant, et depuis il a été agrandi de 50 pieds, et son état actuel le rend dangereux pour les usagers. Je pêche depuis 1930 et possède mon propre bateau depuis 1937, mais je ne l'ai encore jamais laissé au quai car il n'y en a jamais eu un qui soit sûr. Je possède maintenant un nouveau bateau et je ne crois pas pouvoir l'amarrer au quai. Cependant, après les présentes audiences j'espère que ce sera possible.

Je crois que nous sommes ici pour faire connaître l'état de certains quais de notre région et j'en ai énuméré quelques-uns.

Je vais commencer par celui de Meteghan. Le quai à cet endroit est assez bon et reçoit beaucoup de bateaux mais les gros bateaux occasionnent beaucoup de difficultés aux petits bateaux à homards car ceux-ci doivent contourner les gros bateaux amarrés au quai et le passage n'est vraiment pas assez large. Je crois cependant que des travaux de dragage amélioreraient le port et le rendraient utilisable.

Il faut très peu d'améliorations à Weymouth North; il faudrait par exemple d'autres poteaux de protection plus rapprochés afin que les petits bateaux ne soient pas coincés à la marée montante.

M. Smith (Northumberland-Miramichi): Monsieur le président, je me demande si M. Crocker ne pourrait pas dire combien de bateaux utilisent chaque quai à mesure qu'il les nomme?

M. Crocker: Je ne donnerai qu'une approximation. Dans ma propre localité, il y a à peu près 30 homardières. A dix milles de là, c'est-à-dire à Tiverton sur la même île, il y en a un peu moins, probablement 25. A Westport, qui est situé sur une autre île à environ un mille de distance, il y en a 30 ou peut-être 35.

A propos de ces deux endroits, je dois dire que le quai de Tiverton a besoin d'être allongé pour la même raison, c'est-à-dire que les gros bateaux empêchent les petits bateaux de s'en servir. La même situation prévaut à Westport, mais il y a quand même là des quais dont nous ne disposons pas à Freeport.

La jetée la plus avancée de Digby a besoin d'un nouveau plancher de béton à la partie extérieure du «L». Et il y a également un autre quai qui a besoin de réparations. A l'anse de Gulliver, on a construit un système de halage pratiquement nouveau, mais le soubord inférieur a été emporté cet hiver par les tempêtes. Le quai de Centreville a besoin d'un nouveau plancher. En ce qui concerne Whale Cove, il y a là un excellent système de halage, mais on voudrait une prolongation au quai. Je crois que les gens d'East Ferry sont tout à fait satisfaits. On y a apporté des améliorations au port et il y a des bornes d'attache répondant aux besoins. Le système de halage de Long Beach a besoin de réparations; en ce qui concerne Little River, il faut prolonger le quai existant et il faut également un nouveau quai du côté sud-ouest pour les bateaux à homards. L'automne dernier on a appelé les soumissions pour un contrat de dragage, mais aucune offre n'a été présentée et le travail n'a jamais été fait.

[Text]

Mr. Haliburton: Can you tell us how many boats there are in the river?

• 1210

Mr. Crocker: I would say there are at least five big draggers. I really do not know how many lobster boats there are there, but there is a sizeable fleet.

Sandy Cove West needs some repairs to the wharf and a haul-up is required. Sandy Cove East—an extension was added to the wharf and some dredging to the inside harbour was done. Sheathing should now be placed on the new extension and dredging is needed in the channel. And I spoke about Tiverton—that section of the wharf was replaced and now the outer end will be reconstructed. So you see, it is the same story all along the line.

The worry of fishermen is not only wharves. There are regulations that I am not too familiar with but I know I am bothered by it, being a fisherman. For one thing, draggers have no respect for line fishermen in our region. I myself have had the experience of having gear being taken from me, and I think I am right in saying that this is breaking the laws of the sea when they do that. They are supposed to give us a certain amount of room.

I am also worried about this tanker route that is being talked about. If this comes in the Bay of Fundy, this region that I represent, half of it, the most productive half, will be ruined.

I thank you for your time, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Crocker.

Mr. Roy Payzant, Liverpool, Queen's County, Nova Scotia.

Mr. Roy Payzant (Liverpool, Queen's County, Nova Scotia): Thank you, Mr. Chairman. At Liverpool, we do not have half the problems these people have. We do not have a lot of small boats. It is a large harbour—offshore boats. Our worst is dredging, even though we do need a piece on the wharf.

Before I came up here I went around to the outside district to see what people needed and I was told that they were sending a good crook up to the rest of the crooks in Ottawa; so I should not have come, but I came anyway.

In Liverpool harbour, we have a lot of wood fibre submerged from a paper company, behind the government wharf. It was dredged two years ago; but now they can only put their boats into the fish plant at half tide. They cannot use their power, their engines, because if they do, they plug their engines, their cooling system, with wood fibre. So we need a sea wall—Mr. Crouse is quite familiar with it, I think—at the back of the fish plant, then it will close off the gap where these wood fibres come up through, because they do build the flats up two feet in some storms, at one time.

So that is all there is for Liverpool. We can get along there. We need more wharf but if the people co-operate and work together, we are fairly good compared to the rest of the people in Nova Scotia.

[Interpretation]

M. Haliburton: Pourriez-vous nous dire combien il y a de bateaux sur la rivière?

M. Crocker: Je crois qu'il y a au moins cinq gros dragueurs. J'ignore exactement combien de homardiers il y a, mais il s'agit d'une flotte d'importance.

A Sandy Cove West, il faut améliorer le système de halage. Quant à Sandy Cove East, on a prolongé le quai et l'on a fait certains travaux de dragage dans le port. Il faudrait maintenant ajouter un revêtement à la prolongation du quai et le chenal a besoin d'être dragué. En ce qui concerne Tiverton, cette partie du quai a été remplacée et l'on va bientôt reconstruire la partie extérieure. Vous voyez donc que c'est la même histoire partout.

Les pêcheurs ne s'inquiètent pas uniquement des quais. Il y a des règlements que je ne connais pas très bien, mais qui m'inquiètent quand même en tant que pêcheur. Par exemple, les dragueurs ne respectent aucunement les pêcheurs à la ligne de notre région. Je me suis moi-même fait enlever mon équipement, une fois, et je ne crois pas avoir tort de dire qu'il s'agit là d'une infraction au droit de la mer. Ces gens sont supposés nous laisser un peu de place.

L'idée d'un passage de pétroliers, dont il est question actuellement, m'inquiète également. Si l'itinéraire passe par la baie de Fundy, la moitié la plus productive de la région que je représente sera ruinée.

Je vous remercie de m'avoir accordé ce temps, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Crocker.

M. Roy Payzant, de Liverpool, dans le comté de Queen (Nouvelle-Écosse).

M. Roy Payzant (Liverpool, comté de Queen, Nouvelle-Écosse): Merci, monsieur le président. Nous n'avons pas à Liverpool la moitié des problèmes avec lesquels ces personnes sont aux prises. Nous n'avons pas beaucoup de petits bateaux. Il s'agit d'un port assez grand qui accueille des bateaux naviguant au large. Notre principale difficulté est le dragage, bien que le quai ait besoin de quelques améliorations.

Avant de venir ici, je suis allé à la partie extrême du district afin de savoir de quoi les gens avaient besoin et l'on m'a dit qu'un bon escroc serait envoyé rencontrer les autres escrocs d'Ottawa; je n'aurais donc pas dû venir, mais me voici quand même.

Au port de Liverpool, une compagnie de papier a laissé submerger beaucoup de fibres de bois derrière le quai du gouvernement. On a procédé au dragage il y a 2 ans, mais actuellement, on ne peut faire entrer les bateaux à la conserverie de poisson qu'à mi-marée. Il est impossible de se servir des moteurs, car les fibres de bois viennent alors les obstruer, de même qu'elles obstruent le système de climatisation. Il faut donc une digue à l'arrière de la conserverie de poisson, car comme M. Crouse le sait très bien, cela fermera le passage à ces fibres de bois, dont l'amoncellement peut élever les fonds jusqu'à 2 pieds dans certaines tempêtes.

C'est tout en ce qui concerne Liverpool; la situation est assez bonne. Il nous faut davantage de quais, mais si tous coopèrent, unissant leurs efforts, notre situation est assez bonne en comparaison de celle du reste de la Nouvelle-Écosse.

[Texte]

Moose Harbour is a very dangerous harbour on the outskirts of Liverpool. They have to go through breakers. If there is any more than a 15-mile-an-hour wind, or any incoming swell, they have to go through breakers to get in and out. That needs, possibly, 100 feet of sea wall and some repairs inside the harbour.

I also talked with the people of Port McEwan. They have not enough wharf there because at the time the wharves were built, there were only two or three long liners there, now they have about 15. There is a government wharf there that has been condemned and the skidway is along side the government wharf. They cannot haul their boats up and down, and they cannot stand them up to work at them, because the wharf has been condemned. At the time they condemned it, it was all right; they did not need it. But at the present time, they feel that that wharf should be replaced.

As far as East Port Midway is concerned I am not too familiar with that. I think Mr. Crouse is up to date on that and I did not get down to that area.

So I thank you for listening to what we have to say. That is about all we have in Queen's County.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Payzant.

Mr. Ernest Wentworth, St. Andrew's, New Brunswick.

• 1215

Mr. Ernest Wentworth (New Brunswick): I have a delegate here, Mr. Gale McLaughlin, who came in my stead. The only thing that I could add to what he said is about St. Andrew's Wharf. The dredging in that area is not only needed around the wharf, the harbour needs to be dredged too; it is filling in. It has a tendency to do this every few years and it needs a real dredging job.

I understand that some arrangements have been made to take out some stuff around the pontoon area with a bucket from the wharf. I think this is completely useless as far as that goes. Another thing about it is that you have to haul the stuff being taken out of there through the town to get rid of it. It is going to make a very bad mess in the town during our tourist season. I do not think this is feasible at all. We need a marine dredge there to dredge the harbour.

The wharf itself is not too bad. But on the northwest side of it the planking to break the sea has all broken loose. In a short time it is all going to fall down. I would say that it would be a good idea if somebody from the department would come down and appraise not only the wharf but the dredging as well and see if something cannot be done about it.

We do not have any large fishing fleets in St. Andrews. There are probably seven or eight boats that use the wharf, but there is quite a large traffic in tourist boats in the summer that come and go: yachts and different things. Of course, St. Andrews is a town that depends a good deal on the tourist trade, it being a summer resort, and the wharf is used very extensively by the people that visit the town because they go down there in great numbers. They go there in the days and in the evenings for recreation.

[Interprétation]

Le quai Moose Harbour, au limite de Liverpool, est très dangereux. Il faut traverser des brisants pour s'y rendre. Si le vent dépasse 15 milles à l'heure, ou à marée montante, il faut traverser des brisants. Il faudrait donc une digue d'environ 100 pieds de long de même que des réparations à l'intérieur même du port.

J'ai parlé à des gens du port McEwan. Le quai y est suffisant, car au moment de la construction des quais, il n'y avait que 2 ou 3 grands bateaux de ligne; maintenant il y en a à peu près 15. Il y a un quai qui appartient au gouvernement, mais il a été condamné et la voie de glissement s'étend le long du quai du gouvernement. Il est impossible de tirer les bateaux en montant et en descendant, et il est également impossible de les amarrer pour effectuer des travaux, car le quai a été condamné. Au moment de sa condamnation, le quai était inutile. Mais actuellement, on croit qu'il faudrait le remettre en état.

En ce qui concerne East Port Midway, je ne suis pas très au courant de la situation. Je crois que M. Crouse pourrait vous en parler, mais je ne me suis pas rendu moi-même dans cette région.

Je vous remercie de nous avoir écoutés. Nous n'avons rien d'autre à dire au sujet du comté de Queen.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Payzant.

M. Ernest Wentworth, de St. Andrews, (Nouveau-Brunswick).

M. Ernest Wentworth (Nouveau-Brunswick): Je me suis déjà fait représenter ici par M. Gale McLaughlin. Je pourrais tout simplement ajouter un mot au sujet du quai de St. Andrew. Il faut procéder au dragage dans cette région non seulement autour du quai mais dans tout le port; il a tendance à s'emplir régulièrement et il faut donc procéder à un véritable dragage.

Si ne je fais pas erreur, on a pris des dispositions pour nettoyer le fond autour du ponton en se servant d'un seau que l'on remonterait sur le quai. Je crois que c'est tout à fait inutile. Il ne faut pas oublier non plus que de cette façon il faudrait transporter ces substances à travers toute la ville pour aller s'en débarrasser. Ce sera tout à fait désastreux pour la ville pendant la saison touristique. Je crois que c'est absolument impensable. Il faut draguer le port au moyen d'un bateau.

Le quai même n'est pas trop en mauvais état. Mais sur le côté nord-ouest, le revêtement de planches destiné à briser la mer n'est plus du tout solide, et dans très peu de temps il ne tiendra plus. A mon avis, ce serait une bonne idée d'envoyer un représentant du Ministère se faire une idée non seulement du quai, mais aussi du dragage afin de voir si l'on ne pourrait pas trouver de solution.

Nous n'avons pas de flotte importante de pêche à St. Andrew. Il y a peut-être sept ou huit bateaux qui se servent du quai, mais l'été il y a un va-et-vient continuel de bateaux de touristes, bateaux de plaisance et autres. St. Andrew est une ville qui dépend fortement sur le commerce touristique, car c'est une station d'été et le quai est d'une grande utilité pour les visiteurs qui s'y rendent en très grand nombre. Ils viennent le jour et le soir pour s'amuser.

[Text]

I think Mr. McLaughlin spoke about the Black's Harbour wharf. This is one place where there is a lot of business being carried out. In Black's Harbour Connors Brothers are in the process of building a new plant at the present time, which is going to increase the business there. It is a very popular port for the purse seine fleet and for other boats that travel that shore. They use that port very extensively.

As far as I can find out the draft at the end of the present wharf is very inadequate for the large boats that go in there now. Furthermore, the wharf is in pretty poor repair and much too small. So we would like to see something done about that. Mr. McLaughlin knows much more about this matter in that area than I will ever know and I think he has covered that quite adequately. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Wentworth.

Mr. Stanley Savage from Wilson's Beach.

Mr. Stanley Savage (Wilson's Beach, Campobello, Charlotte County, N.B.): I just want to say thanks for allowing this extra delegation and I feel I am being very ably represented by our appointed man. Thanks again for all your consideration.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Savage.

It is now 12.25 p.m. Would you like to start the witness, now, adjourn for lunch or what is your pleasure?

Perhaps we could have one or two questions now. Mr. Smith.

Mr. Link: Mr. Chairman, may I make a supplementary statement? Would that be possible?

The Chairman: Is that all right with you Mr. Smith?

Mr. Smith (Saint-Jean): Sure, Mr. Chairman.

• 1220

Mr. Link: When I first spoke, I did not elaborate enough, I think, on Cape Islands' needs. Our whole economy on Cape Island is based on fishing. That is all we have. At Clark's Harbour we have in excess of 200 boats using the present wharfage. At West Head we have in excess of 30 boats. At other places there are in excess of 30 boats. These are all lobster boats, in the 38- to 42-foot range, and they could all be valued at possibly \$12,000 to \$16,000 apiece.

At Stony Island they really have problems. They have a sand problem at Stony Island. You can dredge it as much as you want and it will keep filling in. On the south side they have more or less the same problem.

At the Hawk there is a very dangerous harbour, and only smaller type boats use it. At Smith's Point they need an extension on their wharf. They have in excess of 30 boats

Mr. Haliburton: How many boats are there at Stony Island?

Mr. Link: I would imagine it would be 25 or 30, if not more.

[Interpretation]

Je crois que M. McLaughlin a parlé du quai de Black Harbour. Voilà un endroit qui bouillonne d'activités. A Black Harbour, les frères Connors construisent présentement une nouvelle conserverie, qui va encore augmenter les activités. Le port est très populaire auprès de la flotte de bateaux de pêche à la seine approche et d'autres bateaux qui fréquentent cette côte. Le port est beaucoup utilisé.

En outre, le tirant d'eau actuel est tout à fait insuffisant pour les gros bateaux qui s'y rendent actuellement. Le quai est également en très mauvais état et il est beaucoup trop petit. Nous aimerions donc que l'on y voit. M. McLaughlin est beaucoup mieux au courant que moi et je pense qu'il a très bien présenté la situation. Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Wentworth.

M. Stanley Savage de Wilson Beach.

M. Stanley Savage (Wilson Beach, Campobello, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick): Je veux simplement vous remercier de nous avoir permis de venir ici et je pense être très bien représenté par notre délégué. Je vous remercie encore une fois de votre obligeance.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Savage.

Il est maintenant 12h25. Voudriez-vous commencer à poser des questions aux témoins dès maintenant, ou préférez-vous lever la séance pour le déjeuner?

Nous pourrions peut-être poser dès maintenant une ou deux questions. Monsieur Smith.

M. Link: Monsieur le président, me permettez-vous d'ajouter un mot? Est-ce possible?

Le président: Êtes-vous d'accord, monsieur Smith?

M. Smith (Saint-Jean): Certainement monsieur le président.

M. Link: Je n'ai pas précisé au début les besoins de Cape Island dont toute l'économie repose sur la pêche. C'est tout ce que nous avons. A Clark's Harbour, il y a plus de 200 bateaux qui utilisent les installations portuaires. A West Head, il y a plus de 30 bateaux. A d'autres endroits, il y en a 30. Il s'agit de homardières mesurant de 38 à 42 pieds de long qui valent sans doute tous de \$12,000 à \$16,000.

Stony Island a véritablement des problèmes. Il y a le problème du sable, car quelle que soit la quantité que l'on y drague, le sable revient toujours. On a plus ou moins le même problème du côté du Sud.

Le port de Hawk est très dangereux et seuls les petits bateaux peuvent y entrer. Il faudrait allonger le quai de Smith's Point. Il y a déjà plus de 30 bateaux qui l'utilisent.

M. Haliburton: Combien y a-t-il de bateaux à Stony Island?

M. Link: Il doit y en avoir de 25 à 30, sinon plus.

[Texte]

Mr. Haliburton: At each place?

Mr. Link: That is right. I think most of the fishermen would agree that at Clark's Harbour they should stop drilling holes and dredge out the inner harbour between the breakwater and what we call the kenny wharf. The present breakwater faces off, so we have more berths. It would be adequate for the lobster boats because a lot of the south side Stony Island boats berth in the wintertime at West Head.

That still does not take care of the longline fleet. There is a longline fleet at West Head, and in any northeasterly gale, or southwesterly, they beat the small boats to pieces.

We have to have, in the fishermen's view, a deepwater wharf which would be ice-free at West Head. It would be a logical place to put it, and it would give all the small boats all around the island adequate wharfage, with the wharves they have already, if they just kept up the repair. All we are asking for here is a stone breakwater, more or less like the one we have in Clark's Harbour, or a shade longer, to handle the longline fleet.

I think the government told us at one time that they would build a wharf if the fishermen could get a plant to build there first. I think that is putting the cart before the horse. If you build a wharf, a plant will locate there through necessity if nothing else. And there are all the allied industries associated with it, machine shops and so forth.

The longline fleet is definitely squeezing the small boats out of Clark's Harbour. We just do not have the room to operate.

There is another problem at home. Some of the fishermen asked me to bring it up. The Department of Transport saw fit to change the whistles on Seal Island and on the Cape. A bunch of us thought we would put up a petition, but petitions—we have signed so many of them that we get tired of it.

For years, ever since I have been a kid, before the advent of radar, you would come in off the grounds, steam in your time, stop your engines, and listen for that fog horn. And you could hear it quite a ways out. There still are a good number of fishermen who do not have radar. They will never have radar. They still depend on that whistle. When it is thick fog that light does not mean anything. You cannot see it; it is that whistle.

They have a siren there that you cannot even hear three feet away. How they can say it is adequate, I do not know. I mean, anybody coming in where you have tide to contend with—it is ridiculous because they have a siren that is useless. You cannot hear it; it is no good at all. They may as well not have any. There are still boats and men depending on that whistle.

Off Barr Rock there is a conical buoy. If anybody has had any experience with radar, these just do not show up on radar very well. There are 60 to 80 boats that fish off Seal Island, and 20 or more that fish nearby. It is a very dangerous place; the tide rips. The rock itself is dangerous and unless this kind of a buoy has a radar reflector on it, you just cannot see it on radar. We would like the government to put radar reflectors on conical buoys. There is another one we call Cornwall Rock that has a conical

[Interprétation]

M. Haliburton: Voulez-vous dire à chaque endroit?

M. Link: C'est juste. La plupart des pêcheurs admettent qu'il faudrait cesser de creuser des trous à Clark's Harbour et draguer le port intérieur entre le brise-lames et ce que nous appelons le port «Kenny». Le brise-lames actuel est de face, par conséquent nous avons plus de postes d'amarrage. Ce serait très bien pour les homardiens, car un grand nombre de bateaux du côté Sud de Stony Island s'amarreraient à West Head pendant l'hiver.

Cela ne tient quand même pas compte de la flotte de palangriers. Une de ces flottes se trouve à West Head, et une autre dans les grands vents du Nord-Est ou du Sud-Ouest qui démolissent les petits bateaux.

De l'avis des pêcheurs, il nous faudrait un quai en eau profonde qui serait à l'abri des glaces à West Head. Ce serait l'emplacement logique, car tous les petits bateaux auraient ainsi suffisamment de quais, si on continue de bien les réparer. Nous demandons un brise-lames en pierre semblable à celui de Clark's Harbour ou un peu plus long que pourrait utiliser la flotte de palangriers.

Les représentants du gouvernement nous ont dit à un certain moment qu'ils construiraient un quai si les pêcheurs pouvaient d'abord obtenir une usine. A mon avis, c'est placer la charrue devant les bœufs. Si vous construisez un quai, l'usine viendra s'implanter dans la région par nécessité sinon pour d'autres raisons. Il y a également toutes les industries connexes associées à la pêche, les ateliers de réparations et autres.

La flotte de palangriers déloge définitivement les petits bateaux de Clark's Harbour. Nous n'avons tout simplement pas l'espace nécessaire pour manœuvrer.

Il y a également un autre problème chez nous. Certains pêcheurs m'ont demandé de le soulever ici. Le ministère des Transports a cru bon de changer les sifflets à Seal Island et sur le cap. Beaucoup d'entre nous avons pensé de présenter une pétition, mais les pétitions, nous en avons déjà signées plusieurs et nous en sommes un peu fatigués.

Depuis des années, depuis que je suis tout jeune, avant même l'avènement du radar, nous revenions des bancs de pêche, sifflions à notre tour, coupions les moteurs et nous prions ensuite l'oreille pour entendre la sirène de brume. On pouvait l'entendre à grande distance. Il y a encore beaucoup de pêcheurs qui n'ont pas de radar et qui n'en auront jamais. Ils comptent donc beaucoup sur la sirène. Lorsque la brume est très épaisse, le phare ne donne rien. Vous ne pouvez pas le voir vous n'entendez que la sirène.

Ils ont une sirène là-bas que vous ne pouvez pas entendre à 3 pieds. Comment peuvent-ils dire qu'elle suffit, je ne le sais pas. Quelqu'un qui arrive avec son bateau doit s'occuper de la marée, c'est une situation ridicule car cette sirène est tout à fait inutile. Vous ne pouvez l'entendre. Elle ne sert absolument à rien. Ce serait aussi bien de ne rien avoir du tout. Il y a encore des bateaux et des hommes qui comptent sur cette sirène.

Au large de Barr Rock, il y a une bouée coique. Si vous avez un peu d'expérience avec le radar, vous savez que ces bouées n'apparaissent pas très bien sur le radar. Il y a environ de 60 à 80 navires qui pêchent au large de Seal Island et une vingtaine ou plus qui pêchent tout près. C'est un endroit très dangereux, car la marée avance à toute vitesse. Les rochers même sont dangereux et si la bouée n'est pas munie d'un réflecteur de radar, on ne peut tout simplement pas la voir sur le radar. Nous aimerions

[Text]

buoy. When we come in from off-shore, we make sou'west buoy off the cape and then we have to stay above this conical buoy. If there is any wind and chop, we cannot see it. Boats have been known to strike it and do a lot of damage. It is right in our road and we have to come in in that way.

Mr. Crouse: Would you mind putting on the record your estimate of the cost of the radar effect just to show, if this was installed, how helpful it would be? Put your estimate, I think, on the record.

• 1225

Mr. Link: I think radar effect would cost \$8 to \$10 in the buoy boat. The wall force is there anyway. They could install it. For a lousy \$8 or \$10, it costs us a few hundred dollars in repairs. The whistle is really one I would say on the part of the government department responsible for it because this is valueless now. Before, it had good effect; you could hear it a long way—18 miles some days. The whistle now is just absolutely worthless. The navigational aids and the rest is what we would like to see the government do. The wharf off the west head is the main thing. That would alleviate a lot of problems on Cape Island and in the Cape Island area.

The Chairman: Thank you, Mr. Knight.

I might suggest to you that Mr. Nicholl, of the Ministry of Transport, is present today. If you wanted to talk to him about the signals, I think it would be well worthwhile. I hope Mr. Nicholl does not mind.

Mr. Crouse: Mr. Chairman, just to tidy up that account, was there any consultation between the Ministry of Transport and you or the fishermen's group on Clark's Harbour prior to the changing of the foghorn that you mentioned? Did they just arbitrarily go ahead and make the change?

Mr. Link: To the best of my knowledge, they just went ahead and changed it. I know to a man the fishermen were against it. They were 100 per cent against. If they were consulted, they went ahead and changed it anyway but to the best of my knowledge they were not consulted.

The Chairman: Mr. Nicholl, would you identify yourself so that they will know you when they want to talk to the Ministry of Transport? Fine.

Mr. Smith.

Mr. Smith: Mr. Chairman, I just want to take a couple of minutes before you adjourn because I bet that I will not be able to be here this afternoon when you resume. Many fishermen from my area, which is the Miramichi River and Bay, the area around Baie St. Anne and Point Sapin, belong to the Southeast New Brunswick Professional Fishermen's Association, which has been ably represented here today by Mr. Maillet. The fishermen there are presently in the middle of the lobster season and the herring season. They found it difficult to make their way to Ottawa today.

[Interpretation]

que le gouvernement installe des réflecteurs de radar sur les bouées coniques. Il y a également une bouée conique à Cornwall Rock. Lorsque nous arrivons vers le rivage, nous passons au sud-ouest de la bouée au large du cap et il nous faut ensuite naviguer au-dessus de cette bouée conique. S'il y a du vent et du clapotis, nous ne pouvons pas la voir. Des bateaux l'ont frappée et ont subi beaucoup de dommages. Elle se trouve sur notre chemin et il nous faut passer par là.

M. Crouse: Voulez-vous consigner au procès-verbal combien, selon vous, coûterait l'installation de ce réflecteur-radar pour indiquer, si cela se faisait, dans quelle mesure cela vous aiderait?

M. Link: Je crois que ce réflecteur-radar coûterait de \$8 à \$10 sur chaque bouée. Vous avez le paroi, il ne suffit que d'installer le réflecteur pour quelque \$8 ou \$10, alors qu'il nous en coûte à nous plusieurs centaines de dollars de réparation. Quant à la sirène, nous croyons qu'elle est la responsabilité du ministère du gouvernement qui en est chargé, étant donné que la sirène actuelle est sans valeur. Celle que nous avions auparavant était très bonne, nous pouvions l'entendre à 18 milles de distance certains jours. La sirène actuelle ne vaut rien. Nous aimerions que le gouvernement nous fournisse les aides à la navigation et tout le reste, principalement le quai de la pointe ouest. La plupart des problèmes qui se posent à *Cape Island* et dans la région seront ainsi réglés.

Le président: Je vous remercie monsieur Knight.

Je tiens à vous souligner que M. Nicholl du ministère des Transports est avec nous aujourd'hui. Si vous voulez lui parler au sujet de ces sirènes, vous pouvez profiter de l'occasion. J'espère que M. Nicholl ne fera pas d'objection.

M. Crouse: Monsieur le président, pour vider la question, y a-t-il eu des consultations entre le ministère des Transports et vous-même ou le groupe des pêcheurs de *Clark's Harbour* avant de changer la sirène de brume que vous avez mentionnée? La décision a-t-elle été prise arbitrairement et le changement effectué sans plus?

M. Link: Au meilleur de ma connaissance, on a fait le changement sans demander. Je sais, que les pêcheurs étaient tout à fait contre; s'ils ont été consultés, on a quand même effectué ce changement, mais à ma connaissance, ils n'ont pas été consultés.

Le président: Monsieur Nicholl, voulez-vous vous identifier pour que les pêcheurs puissent vous reconnaître lorsqu'ils s'adresseront au ministère des Transports? Très bien, je vous remercie.

Monsieur Smith.

M. Smith: Monsieur le président, j'aimerais prendre quelques instants avant l'ajournement, car je ne crois pas pouvoir revenir cet après-midi. De nombreux pêcheurs de ma région, de la rivière Miramichi et de la région de Baie Ste-Anne et Pointe Sapin, appartiennent à l'Association des pêcheurs professionnels du sud-est du Nouveau-Brunswick qui étaient habilement représentés aujourd'hui par M. Maillet. Les pêcheurs sont actuellement en pleine saison de pêche au saumon et au hareng. Il leur est très difficile de venir à Ottawa aujourd'hui.

[Texte]

The problems there with the lack of good harbour facilities are the very same as have been outlined by many other of the witnesses here today. There is an awful lot of work to be done and it seems to be a very slow, hard process to get anything started. I have to agree with all our witnesses on this. I think it was our second witness, Mr. Cottreau, who referred to Ottawa as "our city". My city is Newcastle, New Brunswick, and all the other members, I am sure you realize, have their own city. Ottawa is not precisely our city.

• 1230

One of the witnesses here yesterday, I think it was Mr. Weir from Newfoundland, was under the definite impression that a member of Parliament could tell the civil servants, as he put it, to sit down—and they would sit down—or to go ahead and do something and they would do it. And that was all there was to it.

I can assure you it is not quite that simple or all these things would now be done.

One matter that was discussed yesterday had to do with an apparent policy of centralizing facilities, instead of a lot of small wharves to try to establish larger wharves with better facilities.

One of our witnesses agreed wholeheartedly with that, but then he ended up by saying: provided my wharf is the central one. So I think we may run into that problem.

Mr. Crocker, you mentioned a large number of wharves in a relatively small area. Can anything be done in the centralization line in your area? What would be your opinion on that?

Mr. Crocker: Well, it is practically an impossibility in a good part of it.

Mr. Forrestall: It is pretty hard to drive home.

Mr. Crocker: Yes. The area that I represent is two islands, the Petit-de-Grat and the French shore—in St. Marys Bay. That covers fishing in the Bay of Fundy and in St. Marys Bay. All these harbours that I have mentioned have been used for years. Some, like our own, are worn out and need replacing. Some that have had a lot of work done to them still need more to handle the growing fleet.

For example, you have a fleet of draggers and scallopers. In the past few years, 80 per cent of them have harboured in Freeport and Westport. That is where the fish were at that time.

It is pretty hard to centralize the thing. You would not want to keep a boat permanently in those places. It would not be practical for them to do that.

But, in my estimation, if you do not keep up our harbours and improve them as well as other things are improved, how is our economy going to go on?

Mr. Cottreau says he feels forgotten. I do not feel forgotten when tax time comes around. But when our facilities come before the House why, I will have to admit that we are forgotten.

[Interprétation]

Les problèmes d'installation portuaire sont les mêmes pour eux que pour les autres témoins ici aujourd'hui. Il y a beaucoup de travail à faire et il semble que la méthode adoptée soit très lente et difficile à démarrer. Je suis d'accord avec tous les témoins sur ce point. C'est le second témoin, M. Cottreau, qui a mentionné je crois qu'Ottawa était notre «ville». Newcastle est ma ville, au Nouveau-Brunswick et tous les autres députés, croyez-le, ont leur propre ville. Ottawa n'est pas précisément notre ville.

Un des témoins de la journée d'hier, je crois que c'était M. Weir de Terre-Neuve, avait définitivement l'impression qu'un député du Parlement peut dire aux fonctionnaires d'attendre ou d'y aller, et qu'ils vont obéir. C'est aussi simple que ça.

Je puis vous assurer que ce n'est pas le cas ou alors tout ce dont nous parlons serait déjà fait.

Une des questions dont on a discuté aujourd'hui a trait à une politique visant à centraliser les installations plutôt que d'avoir beaucoup de petits ports et dans le but de créer des ports plus importants ayant de meilleures installations.

Un de nos témoins était tout à fait d'accord, mais il a fini par dire: «A la condition que mon quai soit le quai central.» Vous voyez donc le problème que cela pose.

Monsieur Crocker, vous avez parlé d'un grand nombre de quais dans une région relativement petite. Est-ce qu'on pourrait, par exemple, les centraliser dans votre région? Quel serait votre avis?

M. Crocker: C'est pratiquement impossible dans la plupart des cas.

M. Forrestall: C'est assez difficile à comprendre.

M. Crocker: Oui. La région que je représente comprend deux îles, le Petit-de-Grat et la côte française dans la baie St. Marys. Elles assurent toute la pêche qui se fait dans la baie de Fundy et dans la baie St. Marys. Tous ces quais dont je vous ai parlé sont déjà utilisés depuis plusieurs années. Certains, comme le nôtre, sont vieux et doivent être remplacés. D'autres ont subi beaucoup de réparations, mais il en faudrait encore pour qu'ils puissent accueillir un nombre croissant de bateaux.

Vous avez, par exemple, une flotte de dragueurs et de dragues à pétoncles. Au cours des dernières années, 80 p. 100 de ces bateaux s'amarraient à Freeport et Westport. C'est là qu'ils trouvaient toujours le poisson.

Il est assez difficile de centraliser cette pêche. Vous ne voulez pas que le bateau demeure en permanence dans ces endroits. Ce ne serait pas pratique pour eux de le faire.

Mais, à mon avis, si vous ne conservez pas nos ports et si vous ne les améliorez pas, de même que d'autres installations, comment notre économie pourra-t-elle survivre?

M. Cottreau se sent oublié. Je ne me sens pas oublié lorsque arrive le temps des impôts, mais lorsque nos installations font l'objet de débats à la Chambre, j'admets que nous sommes oubliés.

[Text]

Mr. Smith (Northumberland-Miramichi): Just one other brief question, Mr. Chairman. I know that you want to adjourn.

Mr. Link, in his initial statement, mentioned something about regulations made in Ottawa that are harmful or detrimental to fishermen in their fishing. Mr. Crocker also spoke about some regulations.

In his supplementary statement, Mr. Link, referred again to regulations about navigational aids. Is that the type of regulation you are talking about or something about seasons or licences? Were you simply talking about navigational aids?

• 1235

Mr. Link: In part about navigational aids, in part about the regulations on the way our fish is brought in. I have never really got an explanation of that, one that would be satisfactory anyway. A regulation that tells me I could only put out 375 pots; you do not tell a garage that he can only sell 500 gallons of gas. If I am energetic and ambitious and I want to drop more pots, why should I not be allowed to? That is a personal feeling of mine. I disagree with that regulation and so do a lot of other fishermen.

I disagree with the regulation that allows the American fleet to come within 12 miles of our shore. I know that is international law and it may be changed. I disagree with the proposed regulation that is going to make this a tanker route without consulting the fishermen. That will almost virtually wipe out the inshore fishing in our area, anyway. There are a lot of regulations that we fishermen disagree with.

We disagree with the fact that draggers are allowed to land groundfish because they could not make it pay to land dressed undersized fish. If you take redfish, as somebody was telling me, and you get 9 fillets to a pound, that is a pretty small fish. If they had to dress them...

Mr. Crouse: For the record, Mr. Chairman, when the witness speaks of groundfish he is speaking of fish caught and landed without being gutted as they are taken from the sea. That is the term used by the fishermen for groundfish.

Mr. Link: If regulations were laid down by the Department of Fisheries that made draggers dress their fish they would have a better quality fish. They could not make it pay to dress undersized fish, therefore they would be allowed to grow up and spawn and a better quality product would reach the market. There are a lot of regulations and you could go on forever.

Mr. Smith (Northumberland-Miramichi): Is there a regulation that draggers have to operate a certain number of miles offshore, or anything of that kind, or can they operate wherever they wish?

Mr. Link: It all depends on the length. I think a dragger under 65 feet—it may be 64, but it is around that—can operate pretty well into the shoreline.

Mr. Smith (Northumberland-Miramichi): He is permitted to if there is enough water to operate in. Is that what you are saying?

[Interpretation]

M. Smith (Northumberland-Miramichi): J'ai une autre question très courte, monsieur le président. Je sais que vous voulez lever la séance.

M. Link a parlé au tout début des règlements qui sont faits à Ottawa et qui font du tort aux pêcheurs et à leur pêche. M. Crocker a également parlé de ces règlements.

Un peu plus tard, M. Link a de nouveau parlé des règlements lorsqu'il a abordé le sujet des aides à la navigation. Est-ce bien de ces règlements que vous parlez ou de règlements concernant les saisons ou les permis? Voulez-vous tout simplement parler des aides à la navigation?

M. Link: Je parlais en partie des aides à la navigation et en partie des règlements concernant la façon dont la pêche arrive dans les ports. On ne m'a pas vraiment donné une explication satisfaisante sur le sujet. Un règlement qui me dirait que je n'ai droit qu'à 375 cages; vous ne dites pas à un garagiste qu'il ne peut vendre que 500 gallons d'essence. Si je suis énergique et ambitieux et que je veuille planter plus de pots, pourquoi n'en aurais-je pas le droit? C'est un avis personnel que j'exprime. Je m'oppose à ce règlement ainsi que beaucoup d'autres pêcheurs.

Je m'oppose au règlement qui autorise les flottilles américaines à venir à moins de 12 milles de nos côtes. Je sais que c'est une loi internationale et qu'elle peut être changée. Je m'oppose au règlement qui doit créer une voie pour pétroliers, sans que les pêcheurs soient consultés. De toute façon, cela détruira pratiquement toute pêche côtière dans notre région. Il y a beaucoup de règlements avec lesquels les pêcheurs ne sont pas d'accord.

Nous nous opposons à ce que les chalutiers puissent pêcher des poissons de fond parce qu'ils ne peuvent pas rentabiliser la vente des poissons de petite taille apprêtés. Si l'on prend du saumon, comme on me l'a dit, et qu'on en obtient neuf filets la livre, ce n'est pas beaucoup. S'il faut l'apprêter...

M. Crouse: Monsieur le président, le procès verbal doit indiquer que lorsque le témoin parle de poissons de fond, il veut dire le poisson pris et débarqué sans avoir été vidé après la pêche. C'est le terme qu'emploient les pêcheurs pour poissons de fond.

M. Link: Si le ministère des Pêches faisait les règlements pour que les chalutiers préparent leur poisson, celui-ci serait de meilleure qualité. Il ne peut rendre rentable l'apprêt du poisson de petite taille, qui pourrait grossir et frayer, et un produit de meilleure qualité serait vendu sur le marché. Il y a beaucoup de règlements, et l'on pourrait continuer à l'infini.

M. Smith (Northumberland-Miramichi): Existe-t-il un règlement suivant lequel les chalutiers doivent opérer à une certaine distance de la côte, ou quelque chose du genre, ou bien peuvent-ils opérer n'importe où?

M. Link: Cela dépend de leur longueur. Un chalutier de moins de 65 pieds,—c'est peut-être 64, aux environs en tous cas,—peut opérer le long des côtes.

M. Smith (Northumberland-Miramichi): Il peut le faire s'il y a assez d'eau. Est-ce bien ce que vous voulez dire?

[Texte]

Mr. Link: With every fog he is up on the clothesline.

Mr. Smith (Northumberland-Miramichi): You referred to the regulation about not landing fish unless they were filleted or cleaned. If you were a dragger operator you would have another view about that, would you not?

Mr. Link: Naturally.

Mr. Smith (Northumberland-Miramichi): And similarly with some of the others that were mentioned, I suppose. I think that is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Smith. It is now a quarter to one. I have one announcement to make. Would each of the witnesses see Miss Cameron, the Clerk, sometime during the lunch hour about your reimbursement, etc. If everyone is agreeable, we will now recess until two o'clock.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): Where will Miss Cameron be?

The Chairman: She will be here. We will recess until two o'clock. I wonder if we could start promptly at two o'clock.

Mr. Forrestall: Who is the next questioner, Mr. Chairman?

The Chairman: The first questioner on the list is Mr. Marshall.

Mr. Haliburton: Will we leave our stuff here?

The Chairman: I think we can leave everything here, yes. Mr. LeBlanc, Mr. Rooney, and Mr. Crouse are on. I guess everyone is. I am not sure how they are going to work in order on this, but we will do our best. We will switch back and forth.

AFTERNOON SITTING

• 1421

The Chairman: I believe I see a quorum. This afternoon we have six speakers on our list. I am not sure that the order is exactly as they came in; we did our best but the hands all went up together. We have Mr. Marshall, Mr. LeBlanc, Mr. Crouse, Mr. Haliburton, Mr. Rooney and Mr. Barnett, in that order if that is satisfactory.

I will call on Mr. Marshall first.

Mr. Marshall: I am sure all the members here are agreed that the representations made this morning by the various gentlemen representing their provinces, indicates and emphasizes the fact that the problems are common to those other witnesses we heard a couple of days ago.

One thing that arose, which we did not hear the other day, was the fact that not only breakwaters and wharfs are required but something is required to have an ongoing processing of the fish after it reaches the breakwater. I think this is something that we should take into consideration.

I am going to direct my questions to the Deputy Minister of Fisheries, Mr. Prince, from the Province of Newfoundland and I will let my colleagues from Nova Scotia and New Brunswick ask the questions of their witnesses.

[Interprétation]

M. Link: S'il y a un brouillard épais, il peut s'échouer.

M. Smith (Northumberland-Miramichi): Vous parlez d'un règlement interdisant de débarquer du poisson s'il n'est pas fileté et nettoyé. Si vous exploitiez un chalutier, j'imagine que votre avis serait différent, n'est-ce pas?

M. Link: Évidemment.

M. Smith (Northumberland-Miramichi): De même qu'à propos d'autres sujets dont on a parlé. C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Smith. Il est maintenant une heure moins quart. J'aimerais que tous les témoins aillent voir M^{re} Cameron, le greffier, au cours du déjeuner, à propos de leur remboursement, etc. Si tout le monde est d'accord, nous allons lever la séance jusqu'à 14 h. 00.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Où peut-on voir M^{re} Cameron?

Le président: Ici même. Nous levons la séance jusqu'à deux heures. J'aimerais que nous reprenions rapidement à deux heures.

M. Forrestall: Qui est le prochain sur la liste, monsieur le président?

Le président: Le prochain orateur est M. Marshall.

M. Haliburton: Laissons-nous nos affaires ici?

Le président: Oui, je pense que nous pouvons tout laisser ici. M. LeBlanc, Rooney et Crouse auront la parole. Tout le monde l'aura, d'ailleurs. Je ne sais pas si nous allons suivre cet ordre-là, mais nous ferons de notre mieux. Nous allons alterner.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Nous avons le quorum. Nous avons cet après-midi six personnes sur la liste. Je ne suis pas sûr qu'elles soient inscrites dans l'ordre où elles ont demandé la parole; nous avons fait de notre mieux, mais toutes les mains se sont levées en même temps. Nous avons MM. Marshall, LeBlanc, Crouse, Haliburton, Rooney et Barnett, dans cet ordre-là, si vous êtes d'accord.

Je donne d'abord la parole à M. Marshall.

M. Marshall: Je suis sûr que tout le monde sera d'accord pour affirmer que ce qu'ont dit les divers représentants des provinces, ce matin, indique que leurs problèmes sont semblables à ceux qu'ont exprimé les autres témoins, il y a quelques jours.

On a soulevé une question, qui ne l'a pas été l'autre jour; c'est que non seulement les brise-glaces et les quais sont nécessaires, mais il faut faire quelque chose pour que le poisson soit traité sans interruption une fois débarqué. Je pense que nous devrions songer à cela.

Je pose ma question au sous-ministre des Pêches de Terre-Neuve, M. Prince, et je laisserai mes collègues de Terre-Neuve et du Nouveau-Brunswick questionner leur témoins.

[Text]

Mr. Prince, you mentioned that there are three phases of fishing in Newfoundland, the inshore trap fishery, the long-liner and the offshore trawling fleet. I would like to say first of all for the benefit of the witnesses, that it was indicated by the Minister of Fisheries it looks very likely that within the next few weeks the responsibility for breakwaters and small craft harbours will become the responsibility of the Department of Fisheries. How do you see the problem being corrected to provide the type of breakwater or wharf that these three types of fishermen need: a common wharf suitable for all. Would you answer that first?

Mr. Prince: Yes Mr. Chairman, Mr. Marshall, I would just like to preface what I am going to say on this by stating that I think one of the greatest fallacies of the past has been in trying to make a one-policy decision as to harbours and their infrastructure that will go all the way across Canada. It is a fact that this does not work. We feel in the Province of Newfoundland that you have to get down to the regional level. There are regional problems that must be faced and they must be corrected because the name of the game as far as we are concerned is that if you have a fish resource then you bloody well harvest it. This is just what it is and therefore you must give your fishermen the kind of support facilities so that they can do the best job.

Going back to your question about Newfoundland. We have three important sectors. There is the trap fishery, an important one that produces a lot of fish in a very short period of time. It is very necessary for our economy to exploit this resource. At the present time we are not exploiting it to its fullest. The fact is when we have a glut situation in Newfoundland many of our fishermen make less money because they are put on quotas; the plants cannot handle them. Therefore, there is a need for storing this excess catching capacity until such time as the plant throughput is down and then cycle this in, a much more straight line production cycle. The fishermen would fare better and the economy would fare better.

You cannot overlook the fact that there are in the neighbourhood of 9,000 inshore trap fishermen in Newfoundland and probably more. They all have boats and they all need to land fish; it is a very important part of our economy. The inshore sector of our economy accounts for almost 50 per cent of the landings in Newfoundland. You cannot overlook it. We have been trying to say: well, they do not really exist; we will put out a wharf and they can unload. That is okay but you have to face up to the fact that they need a certain type of facility to make them an effective part of our fishing force.

The longliner a longer producing vehicle in Newfoundland is out for longer periods of time and lands fish in a different manner. It needs another facility.

The offshore fleet primarily, in Newfoundland, is being very well handled because they are in the major centres and they are more or less centralized as far as their production is concerned.

Listening to the gentlemen today and their problems—they have the longliner and the lobster boat—they are trying to make them work in the one area and it is an impossibility unless you realize that they both have to be there. Now, if they both have to be there, then they must have the facilities that will make them more effective or most effective.

[Interpretation]

Monsieur Prince, vous avez dit qu'à Terre-Neuve, la pêche se divisait en trois catégories: la pêche côtière à la nasse, la pêche au long cours et la pêche au chalut en haute mer. Je tiens d'abord à dire aux témoins que le ministre des Pêches a indiqué que, au cours des prochaines semaines, c'est son ministère qui prendra la responsabilité des quais et des ports pour petites embarcations. Quelles mesures envisagez-vous pour que les pêcheurs obtiennent le genre de quai ou de port dont ils ont besoin: un quai commun à tous? Pourriez-vous d'abord répondre à cette question?

M. Prince: Oui, monsieur le président. Monsieur Marshall, avant de répondre, je dirai qu'à mon avis, l'une des plus grosses erreurs commises dans le passé a été de vouloir appliquer une politique unique pour tous les ports du Canada et leur infrastructure. Il est prouvé que ça ne marche pas. Nous pensons à Terre-Neuve, qu'il faut se mettre au niveau régional. Il y a des problèmes régionaux à résoudre parce qu'à notre sens, les règles du jeu, c'est que s'il y a du poisson à pêcher, il faut le pêcher. C'est là la question et c'est pourquoi il faut fournir aux pêcheurs l'appui nécessaire pour qu'ils fassent du bon travail.

Pour en revenir à votre question sur Terre-Neuve, nous avons trois secteurs importants. Il y a la pêche à la nasse, très importante, qui produit beaucoup de poissons dans une période très courte. Il est absolument nécessaire pour notre économie d'exploiter cette ressource. Actuellement, nous ne l'exploitons pas à fond. Le problème, c'est que lorsqu'il y a surabondance à Terre-Neuve, beaucoup de pêcheurs gagnent moins d'argent parce qu'on contingente leurs prises; les usines ne peuvent pas suivre. Il faut donc s'arranger pour conserver cet excès de poisson jusqu'à ce que les usines aient moins de travail et le faire traiter alors, ce qui permet une production plus régulière. Ce serait à l'avantage des pêcheurs et l'économie ne s'en porterait que mieux.

Il faut tenir compte du fait qu'il y a à Terre-Neuve environ 9,000 pêcheurs à la nasse, peut-être plus. Ils ont tous des bateaux et ils ont tous besoin de pêcher; il s'agit d'un aspect très important de notre économie. La pêche côtière représente presque 50 p. 100 de tout le poisson pêché à Terre-Neuve. On ne peut l'oublier. On a essayé de prétendre qu'elle n'existait pas vraiment, et qu'on construirait un port où ils pourront décharger. C'est d'accord, mais il faut bien voir qu'ils ont besoin de certaines installations particulières pour contribuer efficacement au secteur de la pêche.

Les palangriers à Terre-Neuve restent en mer plus longtemps et débarquent leur poisson de manière différente. Ils ont besoin d'autres installations.

La pêche en haute mer se porte très bien à Terre-Neuve, parce qu'elle est axée sur les grands centres et que la production en est plus ou moins centralisée.

Nous avons entendu, aujourd'hui, les problèmes de ces messieurs, qui pêchent sur des palangriers et des homardières, ils essaient de travailler dans une seule région, ce qui est impossible à moins de se rendre compte qu'il faut qu'ils y soient tous les deux. Or, s'il faut qu'ils soient là tous les deux, il faut qu'ils disposent d'un matériel qui leur donnera plus d'efficacité ou un maximum d'efficacité.

[Texte]

I do not see the policy in the past recognizing the fact that we have to have fish to have a fishery, and you have to have fishermen to catch the fish. If he is crawling over rocks to land a pound of fish, he is doing it with the utmost of handicaps.

I am sure—and we have talked to the fishermen in our province—that if you were to go back to them and we all sat down—the two levels of government and themselves—and looked at the priorities in the fishery, as far as the infrastructure and the harbours are concerned, and we said, “O.K. fellows, we will put it all down on paper”, and somehow we could arrive at a magic figure of \$50 million and then said, “All right. Here is an agreement, that in year one, we will spend \$10 million on this particular area”, or it could be across the province, that they would agree to wait for some of this on the assurance that they knew that this was going to become a fact and the feeling that they had been a party to the decision. They would agree, I am sure of that.

You know, everybody is faced with the same problem. You have a thousand requests for a thousand wharves, and probably only about 50 of them are really needed. But in the chaos that we have right now, why should they not put their request in? I am rambling rather a bit but...

Mr. Marshall: You are taking up a lot of my time, but go ahead.

Mr. Prince: We are very heartened to see that the Department of Fisheries is going to become heavily involved in this. I hope that they will deal down into the regions the ability to assess, and probably approve some of these things if it is done on the three levels that I talked about.

Mr. Marshall: The other question I wanted to ask you about is the utter confusion I see existing now, certainly from my experience, as to the responsibilities of the province vis-à-vis the federal government. In Newfoundland, as you probably know, you are into the federal works in many areas. Would you care to say something about the confusion that exists and how you get this co-ordination which all our bureaucracy should be experts in?

Mr. Prince: I guess it is a case of fools rushing in where angels fear to tread. But I mentioned earlier that we have spent \$10 million or will spend \$10 million in providing some infrastructure effort in Newfoundland, and over the next few years it will probably reach to somewhere in the neighbourhood of \$50 million. But we are in areas that we really fear to tread.

We are building a wharf and if this got out, the federal government might say to us, “Look, the province is building wharves, so that is a provincial responsibility”. But the question that we should ask is, why is the province building the wharves?

The Chairman: Nobody will say anything here.

Mr. Prince: Well, this is the crucial question. I will mention a point, if I can take a minute or so to identify the type of problem.

In Port-au-Port Bay, we have a very large untapped resource. It has no harbours; it has the basic makings of harbours but it does not have any. And we have the outboard-motor type of operation and a few little liners.

[Interprétation]

Je ne vois pas comment, dans le passé, on aurait reconnu qu'il faut se livrer à la pêche pour obtenir une pêcherie, et qu'il faut que les pêcheurs prennent du poisson. S'ils rampent sur les rochers pour avoir une livre de poisson, ils ont de gros handicaps.

Je suis certain—et nous avons parlé avec les pêcheurs de notre province—que si nous nous réunissions tous, les gouvernements fédéral et provincial et les pêcheurs, pour étudier leurs priorités, en ce qui concerne l'infrastructure et les ports, que nous décidions de tout mettre sur papier, que nous en arrivions au chiffre magique de 50 millions de dollars, que nous conclusions un accord stipulant qu'au cours de la première année, 10 millions de dollars seront affectés à telle région ou à l'ensemble de la province, ils seraient prêts à attendre étant assurés que ce projet se réaliserait et sentant qu'ils auraient participé à la décision. Ils seraient d'accord, j'en suis convaincu.

Tout le monde a le même problème, vous savez. Mille demandes sont déposées pour mille ports différents et cinquante peut-être sont vraiment nécessaires. Mais étant donné le chaos qui existe actuellement, pourquoi ne pas déposer une demande? Je divague un peu, mais...

M. Marshall: Vous empiétez sur mon temps de parole, mais continuez.

M. Prince: Nous sommes très heureux de constater que le ministère des Pêches va s'occuper de cette question. J'espère qu'il évaluera et approuvera peut-être certaines des actions dont j'ai parlé, entreprises aux trois niveaux de gouvernement.

M. Marshall: L'autre chose dont je voulais parler, c'est la confusion totale qui, d'après ce que je peux voir, existe quant aux responsabilités de la province à l'égard du gouvernement fédéral. A Terre-Neuve, comme vous le savez sans doute, le gouvernement fédéral a entrepris des travaux dans plusieurs régions. Pourriez-vous parler de cette confusion et de la manière dont vous réalisez la coordination dont tous nos bureaucrates devraient être experts?

M. Prince: Il s'agit, j'imagine, d'une question où seuls des inconscients s'avanceraient. Mais j'ai dit plus tôt que nous avons affecté ou que nous affecterions 10 millions de dollars aux infrastructures, à Terre-Neuve, et qu'au cours des prochaines années, nous atteindrons sans doute les 50 millions de dollars. Mais il s'agit d'un domaine où nous avons vraiment peur de nous avancer.

Nous construisons un port, et si cela se savait, le gouvernement fédéral pourrait nous dire: «Tiens, la province construit des ports, c'est donc une responsabilité provinciale». Mais la question à poser, c'est pourquoi la province construit ces ports.

le président: personne ne répondra.

M. Prince: Et bien, c'est la question cruciale. Si vous me le permettez, je vais préciser le problème pendant quelques instants.

Dans la baie de Port-au-Port, nous avons de très importantes ressources non exploitées. Il n'y a pas de port, il y a ce qu'il faut pour en construire un, mais il n'y en a pas. Il y a des bateaux hors-bords mais très peu de palangriers.

[Text]

There is an Irish moss resource of about 12 million pounds which we have quantified. That is there, and it is there in perpetuity if we harvest it right. We know how many scallops are caught in there and we know the potential of the cod fishery, but we cannot unlock that resource because—why is a fellow going to build a 50-foot boat, which is needed, if he cannot store it somewhere?

So we have gone ahead in an area, Fox Island River; we have spent half a million dollars putting in a drying plant, a fish-holding facility, and access roads, in upgrading the power lines and putting in a water system. Now we are putting in a little wharf. It is only 10 feet out in the water—I called it a wharf but you would probably call it a jetty—but we built it so that the fishermen can come in and unload.

Nature helped us out last winter, or the winter before last. There was a tremendous backup of ice and it took away a bar that we had had a real problem with, because the vessels had had to wait outside to get in. But that is one of the natural harbours.

There have been repeated demands on the federal government to look at the question of providing dredging and a wharf to unlock this, but we go back to this man-boat year philosophy, which has been really a restrictive setup, that if there are no sizable boats and very few fishermen, then we do not do anything in this area; and I think this is the problem.

Mr. Marshall: In other words, because of the fact that the federal government has failed to see the need and provide the facilities, you have gone ahead. You mention Fox Island River which has probably about 15 families; 15 fishermen probably, but it takes in a wide area. It points out the fact that the province realizes it and the federal government does not realize it. How do you bring the fact home to them?

• 1430

This is my last question. I have a concept of making fishing communities self-sufficient in their own right. Nobody knows better than the fishermen themselves what they need. They have been there for years; their ancestors have been there. We all know about engineers coming in from Public Works and looking at a map and saying, "The wharf should go here," and the fishermen say "No, it should not go here," and they are right.

My concept is a program, let us call it a fisheries incentives program, or improvement program, whereby the government would give incentives to the fishermen themselves to provide what they think they need. Just give them the engineering assistance from the federal government and let the fishermen themselves, with grants, build the facilities they need to produce the fish and to produce a good livelihood. How do you feel about that concept?

Mr. Prince: Basically, I agree. I am sure we do. A lot of the money expended under the winter works program went for breakwaters and small sheds for fishing.

There is the danger that you get too much. If you could identify the kind of community where this would satisfy the needs for fishing, that is all right. But I think it would also have to be associated with a larger, more sophisticated, program.

[Interpretation]

On y trouve du petit goémon dont les ressources sont évaluées à environ 12 millions de livres. Il est là, et il y sera éternellement si nous l'exploitons correctement. On sait combien de pétoncles on y pêche et on y connaît les possibilités de pêche à la morue, mais nous ne pouvons exploiter ces ressources: pourquoi construire un bateau de 50 pieds, qui est nécessaire, s'il n'y a pas de mouillage?

Nous avons donc exploité la région de la rivière Fox Island; nous avons investi \$500,000 dans une usine de séchage, des installations de concentration du poisson, des voies d'accès, l'amélioration du réseau électrique et l'installation de canalisations d'eau. Nous construisons maintenant un petit port. Il ne s'avance que de dix pieds dans l'eau—j'ai dit que c'était un port, mais vous le considérez sans doute comme une jetée—mais nous l'avons construit pour que les pêcheurs puissent y décharger leur poisson.

La nature nous a aidés l'hiver dernier, ou l'hiver d'avant. Il y a eu une énorme accumulation de glace, qui a fait sauter un obstacle qui nous avait posé beaucoup de problèmes, parce que les bateaux devaient attendre à l'extérieur avant d'entrer. Mais il s'agit d'un port naturel.

Nous avons demandé à plusieurs reprises au gouvernement fédéral de creuser et de draguer dans le port pour faire sauter l'obstacle, mais nous en revenons au calcul du nombre d'années-homme par bateau, vraiment très restrictif, d'après lequel s'il n'y a pas de bateau important et très peu de pêcheurs, on ne fait rien dans la région, et je pense que c'est là que réside le problème.

M. Marshall: Autrement dit, c'est parce que le gouvernement fédéral n'a pas vu quels étaient les besoins et n'a rien fait que vous avez agi. Vous parlez de Fox Island River qui compte environ 15 familles et 15 pêcheurs environ. Mais cette région s'étend sur une grande superficie. Cela témoigne du fait que la province en prend conscience à l'encontre du gouvernement fédéral. Comment pouvez-vous les en saisir?

Voici ma dernière question. Je crois que les communautés de pêche devraient être autonomes. Les pêcheurs sont les mieux placés pour évaluer leurs besoins. Ainsi que leurs ancêtres, ils sont là depuis des années. Nous connaissons tous l'attitude des ingénieurs du ministère des Travaux publics qui consultent une carte géographique pour ensuite décider que le quai doit être construit en tel endroit. Pourtant, les pêcheurs s'y opposent et à bon droit.

J'estime qu'il faudrait un programme d'encouragement de la pêche ou encore d'amélioration dans le cadre duquel le gouvernement encouragerait les pêcheurs à construire ce qu'ils estiment être nécessaire. Que le gouvernement fédéral donne aux pêcheurs les techniques et les subventions pour que ces derniers construisent les installations nécessaires qui leur permettent d'avoir un mode de vie raisonnable. Qu'en pensez-vous?

M. Prince: Pour l'essentiel, j'en conviens. Une grande partie des sommes affectées au programme des travaux d'hiver l'ont été à la mise sur pied des brise-lames et des petits hangars de pêche.

Bien sûr, on risque de trop obtenir. Si l'on pouvait identifier le genre de communauté qui pourrait profiter de ce programme pour répondre aux besoins de pêche, ce serait excellent. Mais je pense que ce programme devrait être conjugué à un autre plus vaste et plus complexe.

[Texte]

Mr. Marshall: This is where the governments would come in.

Mr. Prince: Right. I would like to say one thing. Public Works is coming in for a lot of criticism. I am not one to judge whether they deserve it or not, but in the Newfoundland region the people working for Public Works are exceptionally good people. We have had nothing but the best of relationships with them. They have in their own way done as much or more in the region than any one group of civil servants I have ever met.

I would like to name Gerry Knight, who is the regional director, Tom Whalen, who is now in charge of Come-By-Chance but is in that area, and their local man, Mr. Joe Burden. These people know what is needed but I do not think they have ever really been asked. This is my feeling. They are good people but the system has them locked into feeding it up upstairs and then it comes back and they have to carry out what is fed down. I contend, and I am sure my government contends, that this has to be done on a regional basis. It has to be applied in the region and it has to be approved in the region. I do not think we are all innocent of making mistakes, but certainly we will make a heck of a lot fewer.

Mr. Marshall: When I mention the fisheries incentives program, I think it should be a five-year plan so they can plan ahead and project to the future. They, I am sure, can get the fishing industry back where the government should be getting it.

I would like to ask a question of Mr. Bird. I was talking to him before and he mentioned that there is nothing on the Labrador south coast. What assistance do you get? Where do you find the problem? We realize you need breakwaters and slipways and we realize there is an untapped source of fish up there. Can you tell us where the fault is? Whose fault is it?

Mr. Bird: It is difficult to explain that one. I guess you can blame both the provincial and the federal governments.

Mr. Marshall: Yes, but why?

Mr. Bird: I do not know why. This is what I would like to find out. Why are we so neglected?

Mr. Marshall: Is it because there are not enough votes up there?

Mr. Bird: That could be.

Mr. Marshall: Am I all right, for time, Mr. Chairman?

The Chairman: You have about a minute.

Mr. Marshall: I would like to agree with Mr. Prince that the district engineer and the district officials are doing their job. I can ask for a project a hundred times in the year and they will go down and look at it and send in a report to region. Then it goes up to Ottawa, and somebody looks at it and looks at a map and says, "Well, this is not so. There is not enough fish there. They are fishing them somewhere else. So the fault is not at that level."

[Interprétation]

M. Marshall: C'est dans cette situation que les gouvernements devraient intervenir.

M. Prince: C'est juste. Voici; le ministère des Travaux publics fait l'objet d'un grand nombre de critiques. Il ne m'appartient pas de trancher la question, mais dans la région de Terre-Neuve les employés du ministère des Travaux publics collaborent d'une façon exceptionnelle. Nous avons toujours eu avec eux des rapports très étroits. Ils ont fait autant ou même plus que tout autre groupe de fonctionnaires dans cette région.

Je tiens à nommer M. Gerry Knight, directeur régional, M. Tom Whalen, chargé pour l'instant de Come-By-Chance, mais qui se trouve dans cette région, ainsi que le représentant local, M. Joe Burden. Ces gens connaissent les besoins de la région mais je ne crois pas qu'ils aient jamais été consultés. C'est du moins ce que j'en pense. Ce sont d'excellentes personnes qui alimenteront le système vers le haut, mais qui attendent pour agir de recevoir les ordres qui leur sont parachutés. Je soutiens et je suis persuadé que mon gouvernement en fait autant que faire se peut sur une base régionale. Cette tâche doit être mise en application et approuvée par la région. Tous commettent des erreurs, mais je crois qu'il nous appartient d'en réduire le nombre.

M. Marshall: Quand je parle du programme d'encouragement de la pêche, je pense que ce devrait être un plan quinquennal pour permettre de bien planifier. Les autorités, j'en suis persuadé, peuvent rétablir l'industrie de la pêche comme l'entend le gouvernement.

J'aimerais poser une question à M. Bird. Je lui adressais la parole plus tôt et il a dit que rien ne se trouvait sur la côte sud du Labrador. Quelle aide obtenez-vous? Comment définissez-vous le problème? Nous reconnaissons vos besoins en brise-lames et en cales de lancement et nous savons qu'il y a une source de poissons non encore exploitée. Pouvez-vous nous dire quelle est la faute et qui l'a commise?

M. Bird: J'ai du mal à expliquer cette difficulté. Je pense qu'on peut blâmer à la fois le gouvernement fédéral et provinciaux.

M. Marshall: Oui. mais pourquoi?

M. Bird: Je ne le sais pas. C'est bien ce que j'aimerais savoir. Pourquoi sommes-nous tant négligés?

M. Marshall: Ne serait-ce pas à cause du manque de crédits en cet endroit?

M. Bird: C'est possible.

M. Marshall: Ai-je dépassé le délai qui m'est imparti, monsieur le président?

Le président: Il vous reste une minute.

M. Marshall: J'aimerais pouvoir appuyer M. Prince quand il affirme que l'ingénieur et les hauts fonctionnaires du district font leur travail. Je puis leur demander de faire cent fois un travail au cours de l'année; ils s'y rendront et feront le rapport qui s'impose. Ensuite Ottawa mettra les résultats à l'étude, quelqu'un étudiant la carte topographique les niera. Il n'y a pas suffisamment de poissons en cet endroit. La pêche se fait ailleurs. Donc l'erreur ne se fait pas à ce niveau.

[Text]

I think the fault is with our priorities up here, Mr. Chairman. We all agree, it is as plain as the nose on your face, that there has got to be more priority given, more consideration for the fishermen themselves and more money. This is why we want the President of Treasury Board here. Thank you.

• 1435

The Chairman: Thank you, Mr. Marshall. I would like a supplementary myself. Mr. Link, would you mind describing to the Committee the situation you mentioned to me where consultation did not occur and the harbour you mentioned where the breakwater was built?

Mr. Cottleau: Cottleau is my name, sir.

The Chairman: I am sorry.

Mr. Cottleau: Mr. Chairman, to cite this little escapade on the Department of Public Works with the responsible individuals, in Argyle in the country of Yarmouth, Nova Scotia, a group of people made representations to the respective department as to getting a breakwater for their area, which I think handles somewhere in the neighbourhood of 35 lobster boats. They made a survey for this area and they agreed that they needed a breakwater. It was open to the Atlantic storms. So it came through that the construction was okayed and they started building the rock structure of the breakwater. What they did not realize before they had gone about two thirds of the way was that they were building the breakwater on the leeward side of the wharf. They made representations to Ottawa, to the people responsible for this mistake. They said, you wanted a breakwater, gentlemen; you have got it, and you are going to get it, and that is it. And that was the last they heard of it. The breakwater is still there. You can go there and have a look at it. It is the most ridiculous thing you have ever seen.

Mr. Haliburton: Where is this?

Mr. Cottleau: This is in Argyle.

Mr. Marshall: I could give you 50 examples.

The Chairman: This points to the need for a lot of local consultation.

Mr. Cottleau: This is just what I was going to say. These things will continue to happen until such time as the people responsible consult fishermen as to where these facilities are needed. And this is a waste of taxpayers' money. This breakwater is of no good to anyone. In this way you can neither use the wharf nor the breakwater.

Mr. Marshall: When the engineer goes down, does he not go to the fishermen?

Mr. Cottleau: No, no, no; no such thing.

The Chairman: Mr. LeBlanc.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Monsieur le président, je voudrais d'abord, remercier les pêcheurs de la région que j'ai l'honneur de représenter, qui ont accepté de venir.

Je voudrais surtout rendre hommage à l'Association des pêcheurs professionnels du Sud-Est qui a surtout progressé, je pense pouvoir le dire honnêtement, depuis une couple d'années grâce à des fonds du projet d'Initiatives locales qui ont servi à l'organisation. D'ailleurs, je ne peux pas imaginer meilleure façon de dépenser l'argent du Trésor fédéral si ce n'est en réparant les quais.

[Interpretation]

Je pense que ce sont nos priorités là-bas qui pèchent, monsieur le président. De toute évidence, nous nous entendons tous pour donner une plus grande considération et plus d'argent aux pêcheurs. Voilà pourquoi nous insistons pour que compare le président du Conseil du Trésor. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Marshall. Je vais poser une question supplémentaire. Monsieur Link, pour la gouverne du Comité, auriez-vous l'obligence de décrire la situation dans laquelle vous affirmez qu'aucune consultation n'a eu lieu et de nous parler de l'installation portuaire où un brise-lames a été construit?

M. Cottleau: Je m'appelle Cottleau, monsieur.

Le président: Excusez moi.

M. Cottleau: Monsieur le président, je vais vous parler de la petite escapade du ministère des Travaux publics avec les autorités responsables. En Argyle, dans le comté de Yarmouth en Nouvelle-Écosse, un groupe de personnes a demandé aux ministères respectifs un brise-lames dans cette région qui compte environ 35 bateaux de pêche au homard. Après une enquête menée dans cette région, tous ont convenu qu'un brise-lames s'imposait. Cette région est vulnérable aux tempêtes de l'Atlantique. On a approuvé la construction et l'édification sur roc du brise-lames a eu lieu. Mais ce qu'ils ne savaient pas avant d'avoir terminé les deux-tiers du brise-lames, c'est que la construction s'effectuait du côté sous le vent du quai. Ils ont présenté des instances à Ottawa aux responsables de cette erreur. Ils ont dit: «Vous vouliez un brise-lames messieurs? Vous l'avez, vous l'aurez et un point c'est tout.» Et on n'en a jamais entendu parler depuis. Le brise-lames est toujours là. Vous pouvez vous rendre en cet endroit et le regarder. C'est une des constructions des plus ridicules qui soient.

M. Haliburton: Où est ce brise-lames?

M. Cottleau: A Argyle.

M. Marshall: Je pourrais vous donner 50 autres exemples.

Le président: Cette situation confirme l'importance de la consultation locale.

M. Cottleau: Voilà ce que j'allais dire. Ces situations vont se reproduire jusqu'à ce que les autorités compétentes consultent les pêcheurs pour savoir où construire ces installations. C'est aussi un gaspillage des fonds des contribuables. Ce brise-lames n'a aucune valeur. Ainsi construit, il est impossible d'utiliser le quai ou le brise-lames.

M. Marshall: Quand l'ingénieur se rend sur les lieux, ne consulte-t-il pas les pêcheurs?

M. Cottleau: Non, jamais.

Le président: Monsieur LeBlanc.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): Mr. Chairman, first of all I would like to thank the fishermen of the region of which I am the representative and who have accepted to come here in Ottawa.

Most of all, I would like to congratulate the Southeastern Professional Fishermen's Association which has made tremendous progress, and I can say this in all honesty, since a couple of years, because of the subsidies given through the LIP program and which has helped to organize the group. Moreover, I cannot think of a better way to spend the fund of the federal treasury than to spend it in wharf repairs.

[Texte]

Il est évident que je suis parfaitement d'accord avec mes collègues du Parti d'en face, même si cela se produit peut-être rarement, qu'il nous faut davantage d'argent. Même si nous en obtenons un peu plus que ce que nous avons maintenant, il y aura toujours cette espèce de souque à la corde, lors de l'étude du budget. Comme il y a un assez grand nombre de quais sur les 110 milles de côte que je représente, mes questions porteront surtout sur la concentration des ports et des quais. Faudrait-il en diminuer le nombre?

Je voudrais demander à M. Cottreau pour commencer, à quelle époque a été bâti le brise-lames dont il a parlé tout à l'heure. En quelle année a eu lieu cette erreur monumentale?

M. Cottreau: Si je me rappelle bien, il a été construit en 1967.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Je pensais que les choses s'étaient améliorées depuis le changement de gouvernement, mais tout n'est pas réglé encore.

M. Cottreau: Je peux vous assurer, monsieur, que tel n'est pas le cas.

Mr. Crouse: You have to be kidding.

Mr. Marshall: It must have been built just before an election.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Je voudrais poser à M. Doiron ou à M. Maillet une question dans ce même ordre d'idée. Dans une région comme celle qu'il représente, où il y a quand même un assez grand nombre de petits quais, car ce sont surtout des pêcheurs côtiers, est-ce que les pêcheurs acceptent qu'un jour, il y ait moins de quais mais que ces quais soient mieux équipés qu'à l'heure actuelle?

• 1440

M. Crocker: Cela dépend. Tous les pêcheurs veulent avoir des quais. Si les quais se trouvent à dix ou quinze milles, il y aura des problèmes. Je ne vois pas pourquoi on ne dépenserait pas quelques dollars pour réparer les quais. Ce n'est pas beaucoup. Ils sont pas vraiment brisés, mais il faut qu'ils soient entretenus. On ne l'a pas fait depuis deux ans. Nous demanderions plutôt un meilleur entretien des quais, pour cette année du moins.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Je vais poser à M. Doiron la question suivante. Je pense que nous sommes tous d'accord qu'il ne suffit pas de faire un quai en empilant des roches plates, mais qu'il faudra un jour y avoir de la glace et tous les services qu'un quai normal devrait offrir. Est-ce que les pêcheurs sont prêts, d'après vous, à accepter que certains quais, disons à quatre milles de distance, soient fermés, s'il s'agit d'améliorer un quai situé quatre milles plus loin?

M. Doiron: Comme je l'ai dit, il n'est très difficile de dire que les pêcheurs de ma région seraient prêts à fermer un quai. Je sens tout de même le besoin de dire, comme je l'ai souligné ce matin lorsque j'ai présenté mon premier rapport, qu'on rendrait des services très essentiels à l'économie de la région en faisant un bon produit et en offrant de bons services aux pêcheurs grâce à une flotte plus moderne qu'il y a 25 ou 30 ans. Mais pour répondre à votre question directement, à savoir si les pêcheurs seraient prêts à accepter de dire: «On ferme un quai pour se déplacer, par exemple, à huit milles», je ne suis pas en mesure de répondre à la question. C'est pour cela que j'ai dit ce

[Interprétation]

Obvisouly, I agree entirely with my colleagues of the opposite party, even if this does not happen too often, that we need money. That no matter how much we get there will still be a tuf-of-war when the study of the estimates comes up. Since there are several wharfs on the 110 mile acreage of the coast I represent, my questions will deal mostly with the concentration of harbours and wharfs. Should we reduce the number?

At the outset I would like to ask Mr. Cottreau at what time was built the breakwater he mentioned a few moments ago. During what year did this fabulous mistake occur?

Mr. Cottreau: If I recall correctly, it was built in 1967.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): I thought that things were improving since the change of government, but obviously everything has not settled yet.

Mr. Cottreau: I can assure you sir that this is not the case.

M. Crouse: Écoutez, vous devez badiner!

M. Marshall: Le brise-lames a sûrement été construit immédiatement avant une élection.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): I would like to ask Mr. Doiron or Mr. Maillet a question in the same line. In regions such as the one he represents, where there are a great number of wharfs because of the many coastal fishermen, would the fishermen accept a reduction in the number of wharfs if it meant that the remaining ones were to be better equipped than they now are?

Mr. Crocker: That depends, all the fishermen need to have access to wharfs and if they were to be 10 or 15 miles away, this would give rise to problems. I do not see why a few dollars should not be spent in repairing the wharfs. The cost would not be prohibitive. They are now in a very broken down state and something must be allocated for their upkeep since nothing was done in the past two years. We rather have better upkeep for the wharfs, at least for this year.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): The following question is directed to Mr. Doiron. I think that we are in agreement when we say that a wharf does not just consist of a pile of flat rocks but that, in the normal course, it should offer ice and all the other necessary services. Do you think fishermen would be willing to have one wharf shut if it meant that a wharf 4 miles further on would be substantially improved?

Mr. Doiron: As I have said, it is very hard for me to say that the fishermen in my region would be ready to have a wharf closed. I feel obliged to emphasize, as I did this morning in presenting my first report, that the economy of the region would benefit greatly if the fishermen were provided with the necessary services to be able to offer a good product. We already have a very modern fishing fleet. But with regards to your question, I am not in a position to say whether the fishermen would be willing to put up with the inconvenience of having to go a longer distance. This is why I mentioned in my report this morning that the government ought to leave room for some

[Text]

matin, dans mon premier rapport, que je crois que le gouvernement pourrait prévoir dans son programme une certaine consultation auprès des pêcheurs.

Premièrement, on éviterait beaucoup de critiques, parce que si la décision était prise par deux délégués qui ne seraient même pas au courant ou si peu de l'objet de la réunion ou si notre député prenait cette décision sans consulter les pêcheurs, je peux lui prédire beaucoup de critiques. Je ne veux pas condamner les pêcheurs, mais ils sont sujets à la critique, car il est vrai qu'ils en ont eu assez souvent l'occasion. Je crois toutefois qu'on se doit de les consulter avant de déterminer à quel point on va centraliser nos services.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Est-ce qu'à l'heure actuelle dans votre région vous estimez que le ministère des Travaux publics consulte suffisamment les pêcheurs?

M. Doiron: Non, je ne pense pas. Dans notre région, certains quais ont été construits sans trop de frais à cause des conditions de l'emplacement. Celui où j'accoste mon bateau date de quinze ans. En fait, il a été construit il y a vingt ans, mais il y a quinze ans, on l'a rallongé. Je pense qu'on n'a jamais touché au quai depuis. Même si vous arrêtiez d'en faire l'entretien, je continuerais à m'en servir pour le reste de ma vie parce qu'il est construit dans une rivière, à l'abri de la tempête. Même laissé à l'abandon, le quai durera un siècle. On pourrait toutefois mieux l'équiper afin de rendre la pêche côtière un peu plus payante, dans le sens de fournir aux pêcheurs des facilités telles que la glace, etc. Ainsi, la semaine prochaine, je vais à la pêche au maquereau et je ne peux me procurer de glace. Je mentionne la glace, ce n'est peut-être pas la responsabilité de votre Comité. Je vais partir le soir, par une température de 80 degrés, je vais aller au large, si la pêche est pauvre et que je reviens avec une prise de 1,000 livres de maquereau, à 19h.30, le produit sera bon. Si, par contre, j'en pêche 10,000 ou 15,000 livres, je rentre à 15h.00 avec une charge de maquereaux, il est impossible de mettre ce poisson sur le marché, à moins d'avoir de la glace. Alors, je vous demande si le gouvernement n'a pas une certaine responsabilité à cet égard, soit mettre ce service à la disposition des pêcheurs. Je ne suis pas en faveur de l'établissement d'une glacière à tous les 3 ou 4 milles, mais j'aimerais que nous ayons, de distance en distance, comme vous disiez monsieur LeBlanc, un service de glace pour accommoder nos pêcheurs. Si la distance était assez loin pour y aller en bateau, les pêcheurs ont toujours des camions qui peuvent aller chercher leur glace avant le départ, un distance de 10 milles, par exemple, ou 15 milles, peut se faire. Il y a des régions où pour une distance de 50, 60 ou 75 milles, on ne peut pas avoir de glace du tout.

• 1445

Mr. Cottleau: Mr. Chairman, I would like to add something to Mr. LeBlanc's statement.

You mentioned the fact that there had been proposals by the government, or something of this nature, concerning wharves at certain intervals, more or less centralizing the wharf facilities in an area. Well, take my case for example, in Wedgeport. I live in Wedgeport. I would presume that if this were the case, that the government would attempt to place wharves at 15-mile or 30-mile intervals, it would be literally physically impossible for me to fish. Where I fish, it would take me approximately three hours in the morning to go to my fishing ground, to my outer lines, and

[Interpretation]

consultation with the fishermen in whatever program it might set up.

This would avoid criticisms of decisions made by delegates who might not be particularly well informed. If our member of Parliament were to make a decision without asking the advice of the fishermen concerned, he would also be exposed to a great deal of criticism. In the past, fishermen have often felt that their interests were not taken very seriously. It is essential that consultation take place before determining to what extent our services will be centralized.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): Do you think that at the present time the Department of Public Works engages in sufficient consultation with the fishermen in your area?

Mr. Doiron: No, I do not think so. Certain wharfs were built in our region quite inexpensively because of the site conditions. I docked my boat at a wharf which was built 20 years ago and 15 years ago it was lengthened. I do not think it has been touched since that time. Even if the upkeep of this wharf was completely abandoned, I would keep using it for the rest of my life because it is built in a river and offers shelter from bad weather. A wharf like this one would last a century even if it were completely neglected, but it would not hurt to see that it is better equipped in order to make offshore fishing a bit more remunerative. Fishermen should be afforded various facilities such as ice for instance. Next week I shall be going out to fish for mackerel and I cannot get ice. Maybe this is not the responsibility of your Committee. I shall leave in the evening and the thermometer reads 80 degrees and I will sail out to sea; if I only catch about 1,000 pounds of mackerel and return to 7:30 everything is well and good. But on the other hand, if I catch 10,000 or 15,000 pounds and return at 3:00 o'clock, it will be impossible for me to market all this fish unless I have ice. Is the government not responsible for providing these facilities for fishermen? I am not asking for an ice box to be set up every three or four miles but I do wish we had ice supplied for our fishermen at regular intervals as Mr. LeBlanc was saying. The fishermen could take their trucks to bring in the ice before leaving to sea and I think if the ice were available every 10 or 15 miles that would be quite feasible. As things are at present there is no ice to be found over distances ranging from 50 to 74 miles.

M. Cottleau: Monsieur le président, j'aimerais ajouter quelques mots à la déclaration de M. LeBlanc.

Il a dit notamment que le gouvernement avait proposé de centraliser les installations de débarquement dans cette région. Moi je viens de Wedgeport. Si le gouvernement construit des débarcadères distants de 15 à 30 milles l'un de l'autre, il me serait impossible d'aller pêcher. En effet, il me faudrait 3 heures le matin pour me rendre à l'endroit où je pêche et 3 heures pour revenir. Si par ailleurs, je gardais mon bateau à Yarmouth, il me faudrait cinq heures pour me rendre jusque-là, encore cinq heures pour atteindre l'endroit où je pêche et cinq heures pour revenir.

[Texte]

three hours to steam back in. This is from Wedgeport. Now, if I had to store my boat in Yarmouth, it would take me five hours to steam to Yarmouth, five hours to steam to my fishing ground, and then five hours back. This means that I would be on the way 15 hours a day with no time to fish.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): Mr. Chairman, I think we should for the record remind ourselves that Mr. Reid, in answer to a question in which I asked whether Fisheries now have a program of consultation with fishermen for the day when centralization becomes a firm policy, said, not to my knowledge. Then the question was asked, do you think it is fair to say that centralization is a firm policy? This had been the implication of my question, and Mr. Reid said, not at all; certain studies have been made in certain areas, et cetera.

There is a question on the record. I do not think we should say there is a firm policy. It is a question that I ask myself as a member of Parliament representing an area which has a lot of small wharves. I have to ask myself the question whether in the long run, if we want to have, as Mr. Doiron said, better services, we will not have to envisage this.

My discussion with the department was that it should be done in very serious consultation with the fishermen, and that it should really be with their agreement, and that it should be the result of multiple discussions and not a decision made by somebody looking at a computer upstairs.

The Chairman: Mr. Doiron, you were about to add something.

Mr. Doiron: Je pense que cette idée rejoint ma pensée. Toutefois, je ne suis pas prêt aujourd'hui à déclarer que les pêcheurs recommandent la centralisation, mais je suis d'accord qu'on en fasse une étude. Cela en vaut la peine, les pêcheurs vont se prononcer, et s'ils se prononcent en faveur, je pense que le gouvernement serait dans une meilleure position pour agir. Si la population est contre, je ne suis pas dans une position pour répondre en son nom, mais c'est là qu'on dit qu'on recommande une consultation très rapprochée avant de prendre une décision finale.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): Une dernière question, je pense qu'il me reste une minute. Le ministre Davis a indiqué que si la responsabilité des quais passe au ministère des Pêches, il songe à donner à l'officier des pêches traditionnel la responsabilité de visiter les quais, de s'entretenir avec les pêcheurs...

Mr. Côtteau: Excusez là. Qu'est-ce que vous voulez dire par les officiers de pêches?

• 1450

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): Bien justement, les représentants du ministère des Pêches.

Mr. Côtteau: Ah! Ah! Pardonnez-moi. C'est correct.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): Je l'ai interrogé à ce sujet, parce que dans certaines régions, les représentants du ministère sont des agents de protection, de conservation et de police, si vous voulez. Alors, est-ce que vous pensez qu'en décentralisant le bureau régional, comme celui d'Halifax, en mettant dans les régions de Moncton, Shédiac, Neguac, Chatham et le reste, des personnes que vous auriez un meilleur service que vous avez à l'heure actuelle avec le ministère des Travaux publics de Saint-Jean?

[Interprétation]

Ce qui revient à dire que je passerais 15 heures en déplacement et qu'il ne me resterait plus de temps pour pêcher.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Monsieur le président, en réponse à la question de savoir si le ministère des Pêches a établi un programme de consultation avec les pêcheurs au sujet de la politique de décentralisation, M. Reid a répondu que non. On lui a ensuite demandé si la politique de centralisation a été fermement arrêtée. Après, M. Reid a répondu que non, que seules certaines études avaient été entreprises.

Donc, il ne s'agit pas d'une politique ferme. En tant que député d'une région qui possède de nombreux petits débarcadères, je me pose la question de savoir si à long terme cela ne devient pas indispensable pour améliorer la qualité des services.

Lors d'un entretien que j'ai eu avec des représentants du ministère, nous étions arrivés à la conclusion que pareilles mesures ne devraient être appliquées qu'après consultation avec les pêcheurs et avec leur accord, qu'elles ne devaient pas être prises par un fonctionnaire travaillant à l'ordinateur.

Le président: Monsieur Doiron, vous vouliez dire quelque chose.

Mr. Doiron: This is in line with what I was thinking. By that I do not mean that fishermen would recommend centralization right away but I would be in favour of such a study. If fishermen speak out in favour of this plan, then the government will be in a better position to take action. However, if the fishermen are against it, I can do nothing about it and that is why there should be closed consultation before taking the final decision.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): One last question, I believe I have one minute left. Mr. Davis said that if the Department of Fisheries were put in charge of the wharfs, he was thinking of having the fisheries officers visit these wharfs and talk to the fishermen.

Mr. Côtteau: What do you mean by fisheries officers?

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): I mean the representatives of the Department of Fisheries.

Mr. Côtteau: Excuse me, that is okay.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): I questioned the Minister on this subject because in some regions the Department is represented by protection officers, conservation officers, or by police officers. Do you think that by decentralizing the regional offices, such as the one in Halifax and having officers in Moncton, Shédiac, Neguac, Chatham, etc. that you would get better services than what you are getting from the Department of Public Works?

[Text]

M. Doiron: Une chose est certaine, c'est que si nous avions des bureaux ça et là dans les différentes régions, ce serait certainement un progrès et cela donnerait la chance au pêcheur de consulter les autorités et vice versa. Il est très difficile pour nous de communiquer avec Halifax et Saint-Jean. Jusqu'à maintenant cela a été le problème numéro 1. On ne peut pas consulter ceux qui sont responsables de toutes ces choses-là; c'est à 200 ou à 300 milles de chez nous; de plus, ces personnes ne sont pas au courant de nos problèmes et il n'y a aucun moyen de les leur faire connaître. Si par exemple, nous pouvions, en tant qu'association, avoir des représentants qui consulteraient ces personnes-là, ces personnes pourraient, par exemple, si elles veulent faire leur travail, transmettre aux autorités les négociations qui se tiennent au niveau du pêcheur. Je pense que ce serait déjà un grand pas de franchi si le travail était fait par des personnes compétentes.

M. Maillet: Je pense, que les représentants du ministère des Pêches sont surchargés de travail. Je ne vois pas pourquoi, je parle d'un territoire d'à peu près 50 ou 60 milles, il n'y aurait pas deux gars d'engagés juste pour voir aux quais, et à leur entretien, et répondre aux demandes des pêcheurs. Il s'agissait juste d'une remarque que je voulais vous faire.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Vous pensez qu'il devrait y avoir un représentant du ministère des Pêches ou des Travaux publics?

M. Maillet: Moi, je préférerais un représentant du ministère des Travaux publics.

The Chairman: Thank you, Mr. LeBlanc.

Mr. Crouse.

Mr. Crouse: Thank you, Mr. Chairman.

I, too, want to welcome the representatives of the fishing industry, not only from my own province, but from New Brunswick, Newfoundland, and Quebec, as well.

In view of the tremendous practical knowledge and information that has been placed before this Committee today, it is unfortunate that the Minister of the Environment and the Minister of Public Works were not able to be here and to hear this first-hand testimony. Had they been here, I am sure that they would have taken a second look at the mountains of representations that I have sent to them requesting that wharves be repaired in my own constituency, for example.

I am not singling out any one particular person, but I am sure they would have been impressed by the view put forth by Link. He said that when a wharf is dilapidated, a fire truck just cannot get on it. In time of fire the boats cannot be moved quickly enough to save them. As a former ship owner—I did own three ships in my native home port of Lunenburg—I can appreciate that problem. To get on board a 100-foot ship, or a 35-foot lobster board, and get it started and moved away—in particular when a gasoline fire breaks out on one of the boats—is almost a physical impossibility. This is especially so if it occurs at night, or when there is a heavy storm raging up the coast. It could well mean the complete wipeout of an entire fleet.

• 1455

I cannot impress upon the record too strongly the views of Mr. Link on this matter. It points out a whole new responsibility on the part of the Public Works department to keep each and every wharf in a state of maintenance that would enable a fire truck to get on that wharf, if a

[Interpretation]

Mr. Doiron: One thing is certain if we had regional offices in various places it would be a step forward and would give fishermen a chance to talk thing over with government representatives. It is difficult for us to communicate with people stationed at Halifax or St. John. This has been our major problem, that it is impossible to consult with the people who are in charge of everything because their offices are 200 or 300 miles away; besides these people do not really know our problems and there is no way for them to get to know them. If our association could send representatives to discuss with these people, their officers would be in a position to keep the government informed of negotiations going on at the local level with the fishermen. It would be a great step forward if this work could be done by competent people.

Mr. Maillet: I believe that the officers of the Department of Fisheries have more work than they can cope with. I do not see why two men could not be hired to look after the wharfs along the 60 mile coastline and talk to the fishermen about their needs.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): Do you think there should be a representative of the Department of Fisheries or the Department of Public Works?

Mr. Maillet: I would prefer a Department of Public Works officer.

Le président: Je vous remercie monsieur LeBlanc.

Monsieur Crouse.

M. Crouse: Je vous remercie monsieur le président.

Je tiens à saluer les représentants de l'industrie de la pêche et non seulement ceux de ma propre province mais également ceux qui sont venus du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et du Québec.

C'est fort regrettable que le ministre de l'Environnement et le ministre des Travaux publics n'aient pas pu assister à cette séance, qui leur aurait permis d'obtenir des renseignements de toute première main. Je suis convaincu que s'ils étaient venus, ils auraient examiné à nouveau les piles de demandes que je leur ai envoyées concernant la réparation des quais dans ma circonscription.

Le ministre n'aurait pas pu manqué d'être impressionné par la déclaration de M. Link. Il a dit notamment que lorsqu'un débarcadère est en mauvais état, les camions de pompiers ne peuvent y arriver si bien qu'en cas d'incendie il n'y a pas moyen de sauver les bateaux. Je comprends ce problème d'autant plus que j'ai moi-même été propriétaire de bateaux. En effet lorsqu'un incendie éclate sur un bateau de 100 cent pieds de long, ou sur un bateau de 35 pieds destiné à la pêche au homard, il est pratiquement impossible d'y mettre les pieds, surtout lorsque l'incendie éclate la nuit ou par gros temps, si bien que toute la flottille de pêche risque d'être détruite.

Le dossier ne fera jamais assez état des opinions de M. Link à cet égard. Il est fait état d'une nouvelle responsabilité de la part du ministère des Travaux publics qui doit assurer l'entretien de chaque quai pour qu'il puisse soutenir un camion d'incendie qui ne peut se rendre à la flotte.

[Texte]

fire should occur in the fleet. If a number of boats were wiped out, this just does not destroy the livelihood of the fishing of the fisherman but it destroys the livelihood of the ancillary industries.

I have estimated that one fisherman keeps at least ten other people employed when you consider the refit shops, the fish cutters, the stores that vittle the ships—the entire industry. One fisherman is keeping at least ten other people employed, and this is why he is so vitally important to the economy of Atlantic Canada. I stress that because I think it is a very important point.

Other good points have been made as well. I was very much interested in the remarks of Mr. Green and Mr. McLaughlin, when they told us of the situation at Seal Cove. If the situation is as desperate as they have pointed out, and I have no doubt that it is, the present government should certainly take a look at Seal Cove and put a rock talus there so you could operate your fleet without undergoing the extreme hardships you have mentioned. I hope that the officials here have taken cognizance of your views and will take some action on it.

I was interested in all the comments that were made but Mr. Crocker obviously did his homework well before he came before this Committee because he mentioned the large number of wharves that are in need of repair in that area. He is simply voicing the needs of most of the fishing communities in Nova Scotia.

This brings up the point that was previously mentioned about the service-station concept. I use that word because it has been mentioned. Mr. Crocker stated it would not apply in his area and I can see why, because it would not apply in certain areas of my constituency.

For example, wharves that are placed on Big Tancook Island are of very little benefit to the fishermen on Little Tancook Island or on Ironbound. With the exception of island communities, I suspect that the department will be leaning toward the concept whereby they will not be retaining all the small wharves but will hopefully, and I say hopefully, be establishing adequate wharves in certain areas.

The question I would like to put to any one of you gentlemen, with the exception of those who represent areas where there are islands, is: just what mileage do you figure would be feasible? Perhaps Mr. Cottreau, who dealt with this question a moment ago, could be a little more specific and give us an idea of the distance he feels would be feasible, whereby he could get up in the morning, go by car or with another colleague to his fishing boat and continue with his fishing operations. It appears that they will not be keeping all the wharves in proper maintenance. What mileage do you think would be adequate, in these heavily congested coastal fishing areas, for really well-developed fishing ports?

Mr. Cottreau: Mr. Chairman and Mr. Crouse, this is rather a difficult question to answer. As I have mentioned, the town of Yarmouth is 10 road-miles from Wedgeport but by sea I have to go about 22 miles. If my fishing area is, say, 10 miles from Wedgeport, I have to add another 15 miles to that. So this gives me a 25-mile run in and out, morning and evening. In trying to answer your question, I would suggest that these wharves not be placed any farther than 5 road-miles apart, definitely, not any farther.

[Interprétation]

Si l'on éliminait un certain nombre de bateaux, cela ne détruirait pas le gagne-pain des pêcheurs mais celui des industries auxiliaires.

J'ai calculé qu'un pêcheur emploie au moins 10 autres personnes si l'on tient compte bien sûr des ateliers de radoub, des coupeurs de poisson, des magasins qui approvisionnent les navires et tout le secteur industriel. Donc un pêcheur donne donc de l'emploi à 10 autres personnes et c'est pourquoi il est si important à l'économie de l'Atlantique Canada. J'insiste sur ce point car il me semble de toute première importance.

D'autres arguments pertinents ont été soulevés. J'ai été fort intéressé par les interventions de MM. Green et McLaughlin quand ils ont parlé de la situation qui prévaut à Seal Cove. Si la situation est aussi grave qu'ils la décrivent, dont je ne doute aucunement, le gouvernement actuel devrait intervenir à Seal Cove et y installer un talus en rock pour que la flotte puisse fonctionner sans être assujettie aux extrêmes difficultés dont vous avez parlé. J'espère que les hauts fonctionnaires ont noté vos arguments et qu'ils y donneront suite.

J'ai été intéressé par toutes les interventions faites ici mais j'avoue que M. Crocker s'est éminemment bien préparé avant de comparaître en comité; en effet, il a mentionné le grand nombre de quais où il faut réparer dans sa région. Il se fait simplement le porte-parole de la plupart des communautés de pêche de la Nouvelle-Écosse.

Cela nous amène aux stations de service dont on a parlé plus tôt. Je me sers de ce terme parce qu'il a déjà été mentionné. M. Crocker a confirmé que ce concept ne s'appliquerait pas dans sa région et j'en vois le pourquoi puisque pour les mêmes raisons il ne serait pas applicable dans ma circonscription.

Par exemple, les quais installés sur l'île Tancook ne sauraient profiter aux pêcheurs de cet endroit ou d'Ironbound. À l'exception des communautés situées sur des îles, je pense que le ministère favoriserait plutôt le concept visant à ne pas garder l'ensemble des petits quais pour les remplacer je l'espère par des quais adéquats dans certaines régions.

La question que j'aimerais vous adresser, messieurs, à l'exception de ceux qui représentent les régions qui comportent des îles, est la suivante: quelle superficie entrerait dans le domaine du possible? M. Cottreau qui a parlé de cette question il y a un instant pourrait-il être un peu plus précis et nous donner une idée de la distance qui semble possible et où il se lèverait le matin, il se rendrait en auto ou avec un autre collègue à son bateau de pêche pour poursuivre ses activités de pêche? Il appert qu'ils n'entre-tiendraient pas bien l'ensemble des quais. D'après vous, quelle superficie en milles serait adéquate dans ces régions de pêche côtières si embouteillées pour que puissent être mis sur pied des ports de pêche d'excellente qualité?

M. Cottreau: Monsieur le président et monsieur Crouse, il est difficile de répondre à cette question. Comme je l'ai dit, la ville de Yarmouth est située à 10 milles terrestres de Wedgeport et de 22 milles maritimes environ. Si ma région de pêche est située à 10 milles de Wedgeport je dois ajouter 15 milles à ce chiffre. Il me faut donc compter sur un trajet de 25 milles matin et soir. Pour essayer de répondre à votre question, je propose que ces quais ne soient pas situés à plus de 5 milles terrestres de distance. Assurément pas plus loin.

[Text]

The Chairman: Mr. Link.

• 1500

Mr. Link: Mr. Crouse, where we live, all the facilities are over-crowded. All we need is the one wharf at the west end to alleviate our situation greatly. If the people at Shag Harbour put a big wharf out to Shag Harbour it would not be any further from where I fish; in fact it would be shorter. I could drive it in the morning. But what would be the point? How big a wharf would you have to build there to accommodate 400 or 500 boats? It is unbelievable how many boats have gone into this industry in the last 10 years. So if you are going to centralize the wharf how big are you going to make this wharf?

Mr. Crouse: In other words, in the opinion of you gentlemen, the area in question should be well canvassed before any action is taken to consolidate fishing activities.

This leads me then to a suggestion. I am sure you came here to inform us as well as to get some of our views. In view of what I, as a federal member of Parliament, see happening I believe the fishermen in the various fishing communities would be well advised to either form an organization of fishermen, if you do not now have one, and, if you have one, to keep that organization strong so that you have an appointed spokesman to deal with the federal government when they plan to make changes, whether they be in future wharf developments or in breakwaters or dredgings.

I have not too many more questions. I want to compliment the representatives of the industry who came before us. They have given us a first-class picture of what they are up against. As I say, in turn, I think you would like to have some of our opinions. And I would like to tell you what we are up against just by giving you a few examples.

I just reached into a file. There are wharf requests here, for example, in my own constituency which have been denied. I have a file almost half the length of my arm dealing with requests and rejections by the federal government. So it becomes a matter, in my view, of control of the industry. This seems to be what has happened in recent years—that there has been more control of the industry by the federal government but no one in the federal Department of the Environment and in Public Works seems to be interested in promoting the fishing industry. And this is what you gentlemen are concerned with.

We do not like to mention the word politics and say that it is strictly political, but I will say that your problem is not one that is so great that it could not be adequately dealt with by a considerate federal government through the allocation of funds to deal with your problem. And I could give you a few examples.

I am looking at the estimates for the fiscal year ending March 31, 1974 and the major capital projects in those estimates. I will read those listed for Nova Scotia. They show Clark's Harbour, dredging, \$280,000; North Sydney, a wharf, \$800,000; Shag Harbour, harbour improvements \$280,000; and Yarmouth wharf, \$900,000. Now if you total those projects, by activities, of industry support, major capital projects for Nova Scotia this year, you get a total of \$2,260,000. If you look at the same estimates for New Brunswick you see: Cape Tormentine, harbour improvements, \$100,000; Shippegan, harbour development, \$1,800,-

[Interpretation]

Le président: Monsieur Link.

M. Link: Monsieur Crouse, toutes nos installations sont surchargées dans notre région. Tout ce dont nous avons besoin, c'est un quai à l'ouest qui permettrait d'améliorer grandement la situation. Si les responsables de Shag Harbour y construisent un important débarcadère cela ne sera pas plus loin d'où je pêche; en fait, ce sera plus près. Je pourrais m'y rendre en voiture le matin. Mais quel serait l'intérêt? Quelle taille devrait avoir ce quai pour pouvoir accueillir 400 à 500 bateaux? C'est incroyable le nombre de bateaux qui sont entrés dans cette industrie au cours des dernières années. Donc si vous voulez centraliser le quai, quelle devra en être la taille?

M. Crouse: En d'autres termes, il faudrait bien étudier la question avant de prendre des mesures visant à améliorer les installations qui existent actuellement pour la pêche.

Ceci m'amène à faire une suggestion. Je suis sûr que vous êtes venu ici pour nous renseigner aussi bien que pour connaître notre opinion. Étant donné ce qui arrive, en tant que membre du Parlement fédéral, je crois que les pêcheurs des différents ports seraient bien inspirés de former une association s'il n'y en a pas déjà, ou sinon de veiller à s'assurer une association forte avant de désigner un porte-parole qui pourrait traiter avec le gouvernement fédéral lorsque ce dernier prévoit des changements, qu'il s'agisse de construction de nouveaux quais, de brise-lames ou des dragage.

Je n'ai guère d'autres questions à poser. Je veux féliciter les représentants de l'industrie qui sont venus ici. Désormais nous avons une très bonne idée de ce à quoi ils s'opposent. Comme je viens de le dire, en échange vous voudriez avoir notre avis. Et je voudrais vous dire ce à quoi nous nous opposons en vous donnant quelques petites exemples.

Voici un dossier dans lequel on demande des quais dans ma circonscription; cette demande a été refusée. C'est un dossier très volumineux contenant les demandes et les refus opposés par le gouvernement fédéral. A mon avis, cela revient à contrôler l'industrie. C'est ce qui semble être arrivé au cours des dernières années, à savoir qu'il y a eu une mainmise plus grande du gouvernement fédéral sur ce secteur—mais personne dans les ministères fédéraux de l'Environnement ou des Travaux publics ne semble être prêt à promouvoir la pêche. Et c'est ce qui vous inquiète, messieurs.

Il ne nous plaît guère de parler de politique et d'affirmer que c'est une question strictement politique, mais je dois dire que votre problème n'est pas grave au point de ne pas pouvoir être résolu de manière appropriée par un gouvernement fédéral avisé qui allouerait des fonds pour régler la question. Et je pourrais vous donner quelques exemples.

Voyons les prévisions budgétaires de l'année financière se terminant le 31 mars 1974 et concernant en particulier les grands projets d'équipement. Je vais lire ceux qui sont annoncés pour la Nouvelle-Écosse: Clarks' Harbour, dragage, \$280,000; North Sydney, quai, \$800,000; Shag Harbour, améliorations portuaires, \$280,000 et Yarmouth, quai, \$900,000. Si vous faites le total de ces travaux, par activité, pour le soutien du secteur des pêches, les grands travaux d'équipement s'élèvent à \$2,260,000 cette année pour la Nouvelle-Écosse. Si vous regardez maintenant les mêmes prévisions pour le Nouveau-Brunswick, il y a: Cape Tor-

[Texte]

000, for a total of \$1,900,000. So just taking those two provinces, New Brunswick and Nova Scotia, the amount that has been set aside for major capital projects for your industry support comes to a total of \$4,160,000. I am not singling out any particular province but that is about the amount that is set aside to subsidize the deficit of the National Arts Centre here in Ottawa. Or, in another vein, if you look at the major capital projects, you see in *La Belle Province*, in Hull, an amount for understreet parking, \$5,700,000. You also see, in Hull, a parking garage at the former city hall site, \$2,236,000. Those two figures come to \$7,936,000, for understreet parking and a parking garage, obviously for some public works building in the City of Hull.

• 1505

I am not decrying that expenditure. Obviously the government believes it is necessary, or it would not be spending it there. But I want to point out, that that is more by one third than the total amount that has been allocated by the same government for major capital projects in New Brunswick and Nova Scotia. And so your problem becomes one of political or governmental priority.

I submit that any member of Parliament, whether he represents the Liberal Party, the Conservative Party, or any party in the House, any member of Parliament worth his salt has done his best to bring the problems that you people have mentioned to the attention of the government. He could produce files, as I can produce files, to show that we have earnestly tried to make the government aware of your needs. But it seems to me, that until they do what you have to do from time to time—I use the words you are familiar with—unless they alter course, unless they change direction, unless the wind starts blowing your way, there is no way, gentlemen, that you are going to get what you need. And I really do not have an answer.

I could raise questions; I wonder about many things. Are you gentlemen satisfied with the loss of your fishing bounty, for example? Are you satisfied about the sick mariners' benefits that were taken away from you? Are you satisfied with the offshore lobster regulations? You are not satisfied, from what you have said, with the manner in which the draggers are landing our own fish. As a representative from Nova Scotia, I am not satisfied with the whaling restrictions that were placed in Atlantic Canada which put 100 fishermen, in an area of my riding near Blandford and Big Tanook Island, completely out of work in an action that is not substantiated in any way by the Minister of Fisheries.

These are the actions that make me say that the government to date has evidenced strong interest in controlling your industry; but it has not, in my view, promoted the industry. That is why I suggest that when you go back home, where you have fisheries associations you strengthen them; where you do not have associations, you try to form them. So that when we, as members of Parliament, are endeavouring to help you and deal with your prob-

[Interprétation]

mentine, améliorations portuaires, \$100,000; Shippegan, développement portuaire, \$1,800,000; ce qui nous donne un total de \$1,900,000. Donc en ne considérant que ces deux provinces, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, le total qui a été alloué à l'ensemble des grands travaux d'équipement pour l'aide à votre industrie se monte à \$4,160,000. Sans vouloir nommer une province en particulier, je dirai que c'est à peu près la somme accordée à titre de subventions pour combler le déficit du Centre national des arts à Ottawa. Ou si vous voulez, dans un autre domaine, si vous regardez les grands d'équipement de la Belle Province, on prévoit une somme de \$5,700,000 pour construire un parking souterrain à Hull. Vous voyez également, pour Hull toujours, un garage de stationnement sur l'emplacement de l'ancien hôtel de ville, \$2,236,000. Il s'agit de 7,936 mille dollars pour un parking sous-terrain et un garage de stationnement destiné de toute évidence à un édifice construit par le ministère des Travaux publics dans la ville de Hull.

Je ne m'élève pas contre cette dépense. Il est évident que le gouvernement la juge nécessaire, sinon il n'aurait pas accordé de tels crédits. Tout ce que je veux souligner, c'est que cela représente une somme totale supérieure de plus d'un tiers à celle qui a été accordée par le même gouvernement pour les grands travaux d'équipement du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. Ainsi votre problème devient une question de priorité gouvernementale ou politique.

J'estime que tout député libéral, conservateur ou autre qui soit digne de ce nom a fait de son mieux pour essayer de porter à l'attention du gouvernement les problèmes que vous nous mentionnez messieurs. Tout député peut fournir des dossiers, comme je le puis moi-même, montant que nous avons essayé de notre mieux de rendre le gouvernement conscient de vos besoins; mais il me semble cependant qu'il ne fait pas ce qu'il vous faut faire de temps à autre, et j'utilise des termes qui vous sont familiers, à moins qu'il change de direction, à moins que le vent ne souffle d'un autre côté, je ne vois pas comment, messieurs, vous allez pouvoir obtenir ce dont vous avez besoin.

Je pourrais poser des questions; je me pose des questions sur beaucoup de choses; êtes-vous satisfaits de la suppression de la prime à la pêche, par exemple? Le fait que l'on vous ait supprimé l'allocation de maladie destinée aux pêcheurs vous satisfait-il? Les règlements sur la pêche au homard en haute mer vous satisfont-ils? D'après ce que vous avez dit, vous n'êtes pas contents de la manière dont les dragueurs prennent votre poisson. En tant que représentant de la Nouvelle-Écosse, les restrictions que l'on a mises à la pêche aux cétaqués sur la côte atlantique du Canada ne me donnent pas satisfaction, car elles mettent au chômage cent pêcheurs dans une région de ma circonscription située près de Blandford et de Big Tanook Island; et cette mesure n'est aucunement appuyée par le ministre des pêches.

Ces mesures me font dire que le gouvernement se montre jusqu'ici incapable de contrôler votre industrie, mais, à mon avis, il n'a pas aidé cette industrie à se développer. C'est pourquoi je suggère que lorsque vous serez de retour chez vous, si vous avez des associations de pêcheurs, renforcez-les, si vous n'en avez pas, essayez d'en constituer. De sorte que lorsque les députés essayeront de vous aider et de résoudre vos problèmes, ils auront affaire

[Text]

lems, we are dealing with people who are alerted to the problem, and people who will help us and strengthen our plea on your behalf to the Cabinet. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Crouse. I have three people on my list: Mr. Haliburton, Mr. Rooney and Mr. Barnett—in that order. Mr. Haliburton. Mr. Rooney, on a point of order.

Mr. Rooney: If Mr. Haliburton will agree, I have one short question. I have to leave in about five minutes, so if I could ask that one question, I should very much appreciate it.

The Chairman: Thank you, Mr. Haliburton. Mr. Rooney.

Mr. Rooney: My question is directed at Mr. Prince.

With reference to your statement this morning, sir, about the Newfoundland government and the federal government operating—I think that is the term you used—operating at cross purposes. Could you enlighten this Committee a little by elaborating on that?

Mr. Prince: Yes, Mr. Chairman.

In effect, we are operating at cross purposes in many areas. I shall give you a classic example. There has been, in the past, a community stage program in Newfoundland, that started off, I think, in the late fifties. These stages were built primarily for saltfish holding. Some were good, and others were bad, because of their locations and everything else. As the fishery has developed in Newfoundland, there has been a need to look at these stages for upgrading. The federal government has not seen fit to fund the community-stage program to any great degree. I believe the fund is in the amount of about \$25,000 a year. When you have the fishery changing, increasing in activity, changing direction from salt to fresh, the fishermen are in a position of not being able to sell their fish for the best return to them.

• 1510

We are not going to offer any discussion on the value of fresh versus salt. The way they have a desire to sell fresh, we think they should have this thing justified. So we, in our program of operating, have gone into these federally built stages and we have taken part of them and made them into acceptable holding units, upgraded to federal fisheries inspection standards. Some of them have become minor feeder plants and others have just become holding stages, and that is one area where we, in effect, are at cross purposes. We think there is a need to upgrade these stages, and evidently the federal government has not seen fit to fund money to do this. Does that answer your question?

Mr. Rooney: Yes, partly. When you say 'cross purposes', generally I think you imply two purposes, one purpose that the federal government is following and another that the provincial government is following. Now, I only seem to grasp the one purpose, that the federal government is not complying with an official request of the provincial government.

[Interpretation]

à des gens au fait des problèmes et prêts à nous épauler dans les revendications que nous présentons en votre nom au Cabinet. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Crouse. J'ai encore trois personnes sur ma liste: M. Haliburton, M. Rooney et M. Barnett dans l'ordre où je les ai cités. Monsieur Haliburton. M. Rooney invoque le règlement.

M. Rooney: Si M. Haliburton est d'accord, j'ai une brève question à poser. Il me faut partir dans cinq minutes. Je lui serais très reconnaissant de me laisser poser ma question.

Le président: Merci, monsieur Haliburton. Monsieur Rooney.

M. Rooney: Ma question s'adresse à M. Prince.

Pour en revenir à la déclaration que vous avez faite ce matin, monsieur, selon laquelle le gouvernement de Terre-Neuve et le gouvernement fédéral agissent, et je pense que c'est le terme que vous avez employé, agissent dans des buts opposés, pourriez-vous préciser?

M. Prince: Oui, monsieur le président.

En effet, dans de nombreux domaines, nous agissons dans des buts opposés. Je vais vous donner un exemple type. Il y a un certain nombre d'années, un programme de construction de plates-formes a été mis sur pied à Terre-Neuve vers la fin des années 1950. Ces plates-formes étaient construites essentiellement pour le poisson de mer. Quelques-unes étaient bien, d'autres ne l'étaient pas à cause de leur emplacement, etc. Au fur et à mesure que l'industrie de la pêche s'est développée à Terre-Neuve il a fallu envisager la réparation de ces plates-formes. Le gouvernement fédéral n'a pas jugé approprié d'allouer des fonds importants à ce programme local. Je crois que ces fonds sont de l'ordre de \$25,000 par an. Lorsque la situation change, lorsqu'il y a un regain d'activité, lorsque l'on passe du poisson de mer au poisson d'eau douce, les pêcheurs sont dans l'impossibilité de vendre leur poisson au meilleur prix.

Nous n'allons pas discuter les avantages du poisson d'eau douce par rapport au poisson de mer, mais je pense qu'il faudrait justifier ce désir de vendre du poisson d'eau douce. Donc, dans notre programme d'exploitation, nous avons pris en mains ces installations fédérales et pour certaines d'entre elles nous en avons fait des bassins de rétention acceptable correspondant aux normes de l'inspection fédérale des pêches. D'autres sont devenus de véritables rétablissements piscicoles et d'autres sont simplement des bassins de rétention. Mais c'est là véritablement un des mêmes où nos buts sont opposés. Nous pensons qu'il faut améliorer ces bassins, et de toute évidence le gouvernement fédéral n'a pas jugé approprié de fournir des fonds à ces fins. Cela répond-t-il à votre question?

M. Rooney: Oui, en partie. Lorsque vous parlez de «buts opposés», je pense que de manière générale vous voulez parler de deux buts, un but que le gouvernement fédéral poursuit et un autre que poursuit le gouvernement provincial. Maintenant, il me semble comprendre que l'un de ces buts, celui du gouvernement fédéral, ne correspond pas à la demande officielle du gouvernement provincial.

[Texte]

Mr. Prince: Yes, I would say that perhaps the term 'cross purposes' is probably a little loose. Maybe it is a moral responsibility we are taking on ourselves in following through. The federal government should be doing it you know, because it started the program. I really feel that the federal interest in the infrastructure part of the fishery has not been sufficient to keep pace with the rapid development in many cases of fisheries. As a result we have had to make do and the province has moved in to do things that in some cases we feel is a federal responsibility.

Perhaps that is the better way of saying it. We are doing things that we think the federal government should do because they have the responsibility, for example, for harbours and rivers, and for the infrastructure there. Why should we consider building a wharf? This is a federal responsibility. That, I think, is what I was trying to get at.

Mr. Rooney: Do you think it should be incumbent upon the provincial government to make representations, to have some input into federal policy?

Mr. Prince: I guess I definitely do, and I think the reverse is true. I think there is a need for dialogue at all three levels. I think this is where we have fallen down. I do not want to come here today to blame the federal government. I think it is the lack of liaison and effective dialogue that has caused the situation we have here.

I just made one note when we were talking about centralization of fishing efforts. One thing that must be recognized, when you are making a decision on centralization, is the characteristic of the fishery involved and the fishermen. You take a trap fisherman in Newfoundland; if you said he is going to have to take his boat 12 miles, because that is where the centralized harbour is, and he has a load of traps, that could mean death for him, for heavens sake. So that kind of fishery needs a wharf every so far along. A dragger is a different matter, or a longliner.

We have been guilty of planning it on a sociological basis, tightening up the communities, get more here and so on, and we are planning to do more. But we have overlooked, I think, that the basic reason for these wharves is to assist the fisherman in prosecuting his work.

I see the need for dialogue and the recognition of proper perspectives when you are developing a master plan for the fishery of any province. I do not think anybody here would disagree.

Mr. Rooney: Thank you, Mr. Prince.

The Chairman: Mr. Haliburton.

Mr. Haliburton: Mr. Chairman, I think I will go the other way round from Mr. Crouse and make a couple of observations to begin with, and then I have some questions that I would like to ask some of the witnesses who addressed us earlier.

[Interprétation]

M. Prince: Oui. Peut-être l'expression «buts opposés» est-elle un peu vague. Il est possible qu'il s'agisse de responsabilité morale que nous nous efforçons d'assumer. Le gouvernement fédéral devrait, en fait, faire cela, parce que c'est lui qui a lancé le programme. Il me semble en vérité que l'intérêt du gouvernement fédéral quant aux infrastructures de la pêche, ne s'est pas révélé suffisant pour permettre de suivre les progrès rapides que connaissent certains domaines de la pêche. En conséquence, il nous a fallu faire faire aux provinces, et elles l'ont effectivement fait, des choses qui dans certains cas nous semblaient relever de la responsabilité fédérale.

Peut-être est-ce le meilleur moyen de l'exprimer. Nous accomplissons des choses qui selon nous, relèvent de la responsabilité du gouvernement fédéral comme par exemple, les ports et les rivières et l'infrastructure. Pourquoi devrions-nous envisager la construction d'un quai? C'est le gouvernement fédéral qui en est responsable. Voici ce à quoi je voulais en venir.

M. Rooney: Pensez-vous que le gouvernement provincial devrait essayer de faire valoir qu'il devrait avoir son mot à dire dans la politique fédérale?

M. Prince: Certainement. Mais l'inverse est aussi vrai. Je pense qu'il faut qu'il y ait un dialogue aux 3 différents niveaux. Et je crois que c'est là que le bât blesse. Je ne suis pas venu ici aujourd'hui pour dénigrer le gouvernement fédéral. Je pense que c'est le manque de liaison, de dialogues effectifs qui a amené la situation que nous connaissons à l'heure actuelle.

J'ai pris une note lorsque l'on parlait de la centralisation des efforts pour la pêche. Lorsque l'on prend une décision visant à la centralisation, il faut prendre en considération une chose et c'est les caractères propres de la pêche en question et des pêcheurs que cela concerne. Si l'on prend par exemple un pêcheur qui impose nasses à Terre-Neuve, et si vous dites qu'il faut qu'il amène son bateau à 12 milles parce que c'est là que se trouve le port centralisé et qu'il a tout un chargement de nasses, cela pourrait être très dangereux pour lui. Donc, ce genre de pêches nécessite un grand nombre de quais rapprochés. Pour un petit chalutier, il en va différemment de même que pour un palangrier.

Nous avons eu tort de faire des projets en nous fondant sur l'aspect sociologique, en resserrant les collectivités, en n'obtenant davantage ici, etc., et nous envisageons de faire davantage. Mais nous avons oublié, je crois, de considérer la raison principale: à savoir que ces quais sont destinés à aider les pêcheurs à accomplir leur tâche.

Je pense qu'il faut qu'il y ait davantage de dialogues et que l'on envisage les choses sous l'angle qui leur convient lorsque l'on met sur pied un projet important pour la pêche dans une province donnée. Je présume que personne ici ne me donne tort.

M. Rooney: Merci, monsieur Prince.

Le président: Monsieur Haliburton.

M. Haliburton: Monsieur le président, je pense que je vais adopter le processus inverse de M. Crouse et que je vais commencer par faire deux observations puis je poserai quelques questions aux témoins qui nous ont parlé au début de la séance.

[Text]

I would like to make it clear again that we have a pretty well non-partisan Committee, and I think a good feeling on this Committee with respect to what the problems are. Contrary to what Mr. Prince just said, the problem is not so much one of communication, from what I can gather, as one of the total lack of money being devoted for the purposes we had in mind. I do not for a moment want to minimize the importance of communication and co-operation. In fact, that is something I want to ask you about.

• 1515

An observation was made by Mr. Doiron, I think, that while the budget had remained constant over the past 10 years, the size of the boats had doubled and therefore they need twice the budget. I would like to take this opportunity to correct that impression on Mr. Doiron's part. Based on the evidence that this Committee has heard previously, the budget has not remained constant for marine works in the past 10 years, it has been cut in half; in fact, a little more than half. Therefore while \$20 million was being spent on this type of harbour in Canada 10 years ago, now there is \$10 million or \$9½ million in fact being spent on it, and approximately \$6 million of that on the Atlantic coast. Of course, you know what the purchasing value of a dollar is now compared with 10 years ago, so it is not only that we are getting half as much money, but half as much money that has half as much purchasing power and we have twice the fleet to service, so we are in a much more serious position than even you suggested.

The position of this Committee, I think, if I reflect the views of it, is that the problem boils down to dollars and to government priorities, whether they are going to put their priorities on parking garages or whether they are going to put their priorities on that facet of our economy which is a productive one, that facet of our interest which is in creating adequate harbours and wharves to protect our fishing boats so that our fishermen can keep on bringing in fish, which will earn this country export dollars.

We believe the priorities are wrong, and I think that is a bipartisan approach. I think that all members of our party as well as the Liberal and NDP parties on this Committee are agreed that we have to do whatever we can to get the government to change its priorities so that it will give a proper hearing to this new organization which is being set up in the Department of the Environment, the Small Harbours Program. Hopefully we can get the ears of the men who are going to operate that in the future. There is no point in our having the support of even those people unless we can convince the government that they have to put a higher priority on establishing adequate harbours and wharves in this country, and in particular on the Atlantic coast.

Having said that, I would like to ask Mr. Prince to comment generally on the degree of conservation and co-operation which your provincial department experiences vis-à-vis the federal Department of the Environment and the Department of Public Works.

Mr. Prince: If I can preface my earlier remarks before I answer your question, I do not think we were really in basic disagreement...

[Interpretation]

J'aimerais qu'il soit bien clair que ce comité est suffisamment non partisan et je pense qu'il est parfaitement au courant de vos problèmes. Contrairement à ce que M. Prince vient de dire, le problème n'est pas tant celui de la communication, d'après ce que je puis déduire, que celui du manque total d'argent consacré à ces questions que nous avions à l'esprit. Je ne veux nullement minimiser l'importance de la co-opération, au contraire, j'allais justement vous poser une question à ce sujet.

Monsieur Doiron, je pense, a remarqué que les bateaux ont doublé de taille dans les 17 dernières années, tandis que le budget est resté constant au lieu d'avoir également doublé. Permettez-moi de corriger au nom de M. Doiron cette impression erronée. En relisant le témoignage que ce comité a entendu jusqu'à maintenant, vous vous apercevrez que le budget n'est pas resté constant dans les 10 dernières années, mais qu'il a diminué d'un peu moins que la moitié. A l'époque, on a dépensé une somme de 20 millions de dollars pour ce genre de ports, maintenant, il y en a plus que \$10 millions de dollars ou plutôt 9½ millions de dollars dont environ 6 millions de dollars sur la côte Atlantique. Tenant compte de la diminution du pouvoir d'achat du dollar, nous savons que nous n'obtenons non seulement la moitié mais que cet argent n'a par ailleurs plus que la moitié de son pouvoir d'achat tandis que le nombre des bateaux a doublé. La situation est donc bien plus sérieuse encore.

Passant en revue les interventions des membres de ce comité, j'ai l'impression que le problème revient pour lui à une question d'argent et de priorités gouvernementales, c'est-à-dire qu'il faut choisir entre la construction de stationnement et la promotion du facteur productif de notre économie, comme la création de ports et de quais pour protéger notre flotte de pêche permettant à nos pêcheurs de décharger leur poisson d'une manière adéquate contribuant ainsi à l'augmentation de nos revenus étrangers.

Nous sommes objectivement convaincus que les priorités sont erronées. Je pense que tous les membres de notre parti comme ceux du parti libéral et du NPD sont d'accord pour user de tous nos moyens pour obtenir du gouvernement un changement de ces priorités pour que la nouvelle organisation créée au sein du ministère de l'Environnement, la direction des ports pour petites embarcations puissent pleinement se faire entendre. Nous espérons pouvoir persuader ceux qui en seront responsables. Il ne sert néanmoins rien d'obtenir leur appui avant d'avoir convaincu le gouvernement de la nécessité d'attacher une plus grande importance à la création de ports et de quais adéquats, surtout sur la côte Atlantique.

Après ce préambule, je demande à M. Prince de nous parler de la co-opération qui existe entre les ministères provinciaux et les ministères fédéraux de l'Environnement et des Travaux publics.

M. Prince: Avant de répondre à votre question, j'aimerais revenir à une observation que j'ai faite tantôt. Je ne pense pas qu'il y avait vraiment un désaccord fondamental...

[Texte]

Mr. Haliburton: No, I am sure you were not.

Mr. Prince: You said it was a problem of a lack of money and I asked why there is a lack of money. I think primarily it is because there is really an ad hoc policy and governments will not support an ad hoc policy because they do not see the net gain in doing this. I think we have to have this effective working plan in the infrastructure program for fisheries. I think the government will support this, although I do not know what you should do to make them support it. However, the relationship between my Department and the Department of the Environment is extremely good. My particular forte is in the fishery development field and I can say without any fear of contradiction that we have had the utmost dialogue, communication and effective action plans developed in this regard.

It is a different matter with Public Works. At the local level we have had tremendous dialogue, we have had a very good reaction from them, but our philosophy on how the harbours should go and the federal philosophy do not coincide. They do in some areas, but I think by and large they do not. I think this is the problem area; that we have never been able to really sit down with the powers-that-be who decide on the policy on this and really have our say. What we are saying now is that we want to have the avenue open, and we want it to be three-level and we want to be a party to a master plan on the harbour.

• 1520

The Chairman: I have a short supplementary. Do you feel that Public Works should be more decentralized, that these people are valuable and know the situation and should have more authority? Could they function better if they had access to funds and more authority? This is the kind of thing I am interested in for writing our report.

Mr. Prince: Yes, I do, very much so. Without developing this policy down into the regions and giving them effective areas to work in and make decisions in you are not going to get the effective working relationship that is so necessary. It is so basic. It is not one-upmanship. Perhaps in the past one government wanted to get above the other one or something else, but we cannot afford the luxury of going our separate ways at the expense of the future. This is what I think we have been doing in the past.

Mr. Haliburton: In line with that, let us take this year's estimates as an example. I do not know what is being spent in Newfoundland, but supposing it is \$2 million. Or suppose the government should see things the way this Committee wants them and they decide that there is going to be \$5 million a year spent in Newfoundland on harbours and wharves. Would you be satisfied to see the local officials of the Department of Public Works deciding where that money would be spent?

Mr. Prince: Yes, very much so. I do not see how they could be any worse than Ottawa.

Mr. Haliburton: Your estimates for this year are \$205,000, Mr. Crouse points out to me.

Mr. Link: there was a question that you dealt with in a general way. I would like to get a little more detailed description of the night in Clarke's Harbour when your boat burned. Would you tell us what the circumstances

[Interprétation]

M. Haliburton: Je suis sûr que non.

M. Prince: J'ai demandé pour quelle raison il y avait ce manque de fonds, ce qui était, selon vous, le problème. A mon avis, le problème résulte du fait qu'il s'agit d'une politique *ad hoc* qu'aucun gouvernement n'aime appuyer parce qu'aucun bénéfice immédiat n'en découle. Le programme d'infrastructure de promotion de la pêche nécessite un excellent plan de travail. Je pense que le gouvernement appuiera un tel plan quoique j'ignore ce que vous devrez faire pour l'influer dans ce sens. Il existe néanmoins d'excellents rapports entre mon ministère et le ministère de l'Environnement. La promotion des pêches est justement mon point fort et je peux affirmer sans craindre la contradiction que la collaboration dans ce domaine a été excellente et que nous avons mis au point des plans d'action précis.

Les choses sont différentes quant au ministère des Travaux publics. Le dialogue a été excellent au niveau local, la réaction y a été positive, quoi que nous ne soyons pas d'accord sur l'avenir des ports et l'attitude fédérale. Sur certains points, nous sommes d'accord, mais dans l'ensemble, nos opinions sont assez différentes. Je pense que l'on peut dire que le problème réside dans le fait que nous n'avons jamais vraiment pu discuter avec ceux qui ont le pouvoir de décider de l'attitude à adopter. Pour le moment, nous voulons nous garder une ouverture, nous souhaitons des discussions tripartites et nous désirons participer à la création du projet définitif.

Le président: J'ai une petite question supplémentaire. pensez-vous que le ministère des Travaux publics devrait être décentralisé, que ses fonctionnaires connaissent bien la situation et devraient obtenir davantage de pouvoirs? Croyez-vous que le Ministère fonctionnerait mieux s'il avait davantage d'argent et de pouvoir? C'est ce genre d'information qui m'intéresse en vue de notre rapport.

M. Prince: Oui, vous avez raison. Il faut assigner à ces fonctionnaires une tâche précise leur donnant la possibilité de décider de l'application de cette politique dans telle ou telle région, autrement on n'arrivera jamais à établir de bonnes relations au travail, qui nous sont si nécessaires. C'est fondamental. Une personne ne peut pas tout diriger. Dans le passé, le gouvernement voulait peut-être avoir la possibilité de passer outre l'avis de telle ou telle instance, mais nous ne pouvons plus nous permettre le luxe d'emprunter chacun notre chemin aux dépens de l'avenir. C'est ce que nous avons fait dans le passé.

M. Haliburton: Prenons, par exemple, les prévisions budgétaires courantes. Imaginons que l'on va dépenser deux millions en Terre-Neuve. Ou bien, imaginons que le gouvernement adopte l'opinion de ce Comité et qu'il décide que l'on va dépenser la somme de \$5,000,000 pour l'entretien ou la construction de quais et de ports en Terre-Neuve. Accepteriez-vous que les fonctionnaires locaux du ministère des Travaux publics décident de l'emploi de cet argent?

M. Prince: Tout à fait. Je ne pense pas que leur décision puisse être pire que celle venant d'Ottawa.

M. Haliburton: M. Crouse vient de me dire que vous prévoyez des dépenses de \$205,000 pour l'exercice courant.

Monsieur Link, vous avez soulevé tout à l'heure un problème d'une manière générale, mais j'aimerais que vous nous donniez une description plus détaillée de ce qui s'est passé la nuit dans le port Clarke lorsque votre bateau

[Text]

were at the wharf, and why? You said that the boat could not be moved out, that the 101 would not have been able to get in and out and the fire truck could not get down on the wharf. Why was that? Would you describe what happened in a little more detail? What kind of hazard is it, first?

Mr. Link: The boats start coming in from the ground anywhere from 4 o'clock to 4.30 on and the outside boats naturally get in later. I happened to be the last boat in that night. I got in around 9.30. I got my lobsters out and weighed up. There were no more berthing facilities. There was no place to go. So I tied alongside the lobster car and went home, probably around 10 o'clock.

Mr. Haliburton: How many boats were moored inside that wharf?

Mr. Link: I would imagine around 200.

Mr. Haliburton: That is an L-shaped wharf, is it?

Mr. Link: It is a stone breakwater. About 200 feet down the breakwater I guess it would be a small L, where the Coast Guard station is. Then you go another 100 feet and there would be an L possibly 100 to 120 feet long. I am not sure. No, it would be longer than that, probably 150 feet long. Then you go down the wharf another 100 feet and there is another creosote L. So between the two creosote Ls the boats are berthed right across bow to stern. The inside boats cannot get out until the outside boats leave. You just cannot put any more boats in there. On the inside part of the first L I am talking about, the boats are tiered off. There are four tiers of boats, and they would be from 15 to 18 boats off from the wharf.

Mr. Haliburton: Side by side.

Mr. Link: Side by side and you can imagine the lines. Every boat has a bow and stern line out to the wharf and it is just a spider's web.

Mr. Haliburton: If the fishermen happened to be there, how long would it take to untie all those boats to get the inside one out if it caught fire?

Mr. Link: They could not.

Mr. Haliburton: Would it be a matter of hours to get them untied?

Mr. Link: Well, you have to understand that the inside boats are the last boats to leave in the morning. They are the first boats in and the last ones to leave. So I came in at 9.30. I was up at 2 o'clock in the morning ready to go again. I was sitting at the breakfast table when I looked out the window and saw my boat on fire. Naturally I jumped into the car and went to the wharf. I got to the wharf and about that time the alarm had gone off and the fire engines came. The fire engines could not get down on the "L"; it was just too narrow, a 90 degree turn, and you cannot get a fire truck town there.

Mr. Haliburton: How wide is the wharf?

Mr. Link: About 25 feet.

Mr. Haliburton: And it is not wide enough for a fire engine?

[Interpretation]

s'est retourné. Pouvez-vous nous dire dans quel état se trouvait le quai et pour quelle raison? Vous nous avez dit qu'il était impossible de sortir le bateau, que le 101 ne pouvait ni entrer ni sortir et que les pompiers ne pouvaient venir près du quai. Pour quelle raison? Pouvez-vous nous dire d'une manière plus détaillée ce qui s'est passé? Qu'est-ce qui a causé cet accident?

M. Link: Les bateaux qui se trouvent tout près commencent à rentrer vers 4 heures ou 4 h. 30 et les autres un peu plus tard. Cette nuit-là, j'étais le dernier à rentrer avec mon bateau. J'arrivais vers 9 h. 30, j'ai déchargé les homards et je voulais ranger le bateau à quai, mais il n'y avait plus de place. Je l'ai donc attaché à côté du camion où se trouvaient les homards et je suis rentré chez moi, il était à peu près dix heures.

M. Haliburton: Combien de bateaux mouillaient déjà dans le quai?

M. Link: A peu près 200.

M. Haliburton: Ce quai a la forme d'un L, n'est-ce pas?

M. Link: Il s'agit d'une môle en pierre. Elle forme une sorte de coin à environ 200 pieds de la côte, où se trouve la station des garde-côtes. Cent pieds plus loin, la môle forme un angle et se prolonge encore d'environ 100 à 120 pieds. Je n'en suis pas très sûr. Peut-être, il y a même 150 pieds. Ensuite, 100 pieds plus loin, il y a un autre angle. Les bateaux sont attachés par la proue et la poupe à l'intérieur de ce double L de manière à ce que ceux qui se trouvent près de la môle ne peuvent sortir que lorsque les bateaux sont partis. On n'y peut amarrer qu'un nombre limité de bateaux. A l'intérieur du premier L, les bateaux sont rangés en ligne. Il y a quatre lignes de bateaux. c'est-à-dire environ 15 à 18 bateaux qui ne touchent pas le quai.

M. Haliburton: Ils sont attachés bord à bord.

M. Link: Oui, et imaginez-vous ce que ça fait comme cordage. Chaque bateau est attaché au quai par la proue et par la poupe, ces cordages forment un véritable filet d'arrainée.

M. Haliburton: Combien de temps faudrait-il pour libérer tous ces bateaux si jamais un incendie se déclarait sur un de ces bateaux à l'intérieur?

M. Link: Cela n'est même pas possible.

M. Haliburton: Est-ce qu'il faudrait plusieurs heures?

M. Link: Les bateaux à l'intérieur sont les derniers à sortir le matin. Ce sont les premiers à rentrer et les derniers à sortir. Je suis donc rentré à 9 h. 30. A 2 heures du matin j'étais prêt pour ressortir. J'étais en train de prendre mon petit déjeuner lorsque, en regardant par la fenêtre, j'ai vu que mon bateau avait pris feu. Je suis évidemment sauté dans ma voiture pour aller au quai. J'y suis arrivé à peu près au moment où la sirène a été mise en marche et que les pompiers arrivaient. Ils ne pouvaient pas passer l'angle de 90° parce que la môle y est trop étroite.

M. Haliburton: Quelle est la largeur du quai?

M. Link: A peu près 25 pieds.

M. Haliburton: Ce n'est pas assez large pour un camion de pompiers?

[Texte]

Mr. Link: No, because of the way it is built. And there is a ramp that the fish buyer has, and you just cannot get down there.

Mr. Haliburton: It is not wide enough for a truck to turn onto that "L"?

Mr. Link: That is right. The wharf was creosoted and, in such cases, they go in a matter of minutes—there is no putting it out. The firetrucks would be gone, because they cannot put it out.

We have said before that fishermen have petitioned against creosote wharves. In the summertime we have watched cars spin their wheels and have seen smoke come out of the wood. That is how easy the stuff will go.

Mr. Haliburton: Is there any firefighting equipment on the wharf?

Mr. Link: No firefighting equipment whatsoever. The wind that night was such that they could not cut me loose, otherwise I would have drifted over onto the next wharf. We have the old Kenny wharf right across there and there was a bunch of longline fleet tied up there, with 35,000 to 40,000 fish tons waiting to be taken out in the morning.

One of the fishing boats was on the outside and one of the fishermen jumped in, and another fellow jumped in with him, and they ran around and cut my boat loose and then towed it out through a narrow opening just so the two boats would get out of there. That was the only thing that saved it. In another few minutes the whole fleet would have gone. But the wharf was starting to smoke then. If there had been any wind at all, any wind whatsoever, the fleet had to go because you could not get them out.

Mr. Crouse: I have a supplementary, with Mr. Haliburton's concurrence. Have you at any time, as fishermen, sat down—and this applies to any of the witnesses before us—and worked out proposals which you could forward to your member of Parliament? For example, we know that in some areas you need a breakwater, which is obviously to break the water. Yet, in other areas, there are what are called breakwater walls, which break the sea and to which boats are tied up. Then in other areas specifically you need walls. I am thinking, for example, of steel beams encased in cement, which would eliminate some of this problem to which you refer. If a fire occurred in a boat tied up alongside that type of structure certainly the creosoted timber would not carry the flames up to the top of the wall.

Have you ever sat down and tried to help yourselves by helping your representative by making recommendations of this type? If you have not, it is something that I would like to leave with you by way of a thought—because time and again the government has gone into an area and built a creosoted timber wharf or structure when obviously it should have built a structure of stone or stone and cement. I leave that thought with you.

Mr. Link: We did not think it necessary for the simple reason that it has only been a few years since a brand new wharf burned out completely on the French shore.

[Interprétation]

M. Link: Non, à cause de la manière dont il est construit. En plus, il y a une rampe pour les acheteurs de poisson.

M. Haliburton: Ce n'est donc pas assez large pour un camion?

M. Link: Non. le quai est en créosote qui prend feu en quelques minutes, impossible de l'éteindre. Les sapeurs s'en vont ailleurs parce qu'ils ne peuvent rien y faire.

Nous vous avons déjà dit que les pêcheurs ont fait des pétitions contre la construction de quais en créosote. L'été, nous avons vu que les pneus des voitures s'y enfonce et nous avons vu que le bois commençait à fumer. Cela vous montre qu'il nous faut vraiment pas beaucoup pour qu'un incendie se déclare.

M. Haliburton: Y a-t-il des extincteurs de feu sur le quai?

M. Link: Il n'y a aucun équipement anti-incendie. Cette nuit-là il y avait un tel vent qu'il était impossible de détacher mon bateau, autrement, je serais allé dans le quai voisin. De l'autre côté se trouve le vieux quai Kenny où étaient amarrés plusieurs palangriers chargés de 35,000 à 40,000 tonnes de poisson, qui devait être déchargé le lendemain matin.

L'un des bateaux de pêche se trouvait à l'extérieur; un pêcheur est monté à bord, un autre l'a suivi, ils ont fait le tour, ont détaché mon bateau et l'ont remorqué à travers une étroite ouverture par laquelle les deux bateaux pouvaient à peine passer. C'est ça qui l'a sauvé. Encore quelques minutes, et toute la flottille était détruite. A ce moment-là, le port commençait à être en fumée. Le moindre vent, et il ne restait plus rien des bateaux parce qu'on ne pouvait pas les sortir.

M. Crouse: J'aimerais poser une question supplémentaire, avec l'accord de M. Haliburton. En tant que pêcheurs, vous êtes-vous jamais assis autour d'une table—et ma question s'adresse à tous les témoins ici présents—pour étudier des propositions que vous auriez pu envoyer à votre député? Nous savons, par exemple, que dans certaines régions, il faut construire un brise-lames, dans le but évidemment de briser les vagues. Dans d'autres régions, pourtant, il y a des brise-lames auxquels sont attachés les bateaux. Mais il y a des régions précises où ils sont nécessaires. Je songe, par exemple, à des poutres d'acier plongées dans du ciment, qui permettraient d'éliminer une partie du problème dont vous parlez. Si un bateau amarré à une structure de ce genre prenait feu, il est sûr que les flammes ne pourraient pas remonter jusqu'au haut du mur le long de poutre en créosote.

Avez-vous jamais songé à améliorer votre situation en faisant à votre représentant des recommandations de ce genre? Si vous ne l'avez jamais fait, j'aimerais que vous y pensiez, parce que, à un moment ou un autre, le gouvernement a construit dans une région donnée des structures en créosote, alors que de toute évidence, il aurait dû construire avec de la pierre, ou de la pierre et du ciment. Pensez-y.

M. Link: Nous n'avons pas jugé que cela était nécessaire pour la simple raison qu'un quai tout neuf était passé au feu il n'y a que quelques années, sur la côte ouest.

[Text]

Mr. Cottleau: This is in Yarmouth county.

Mr. Link: That is right. And at Spruce Point wharf about three or four years ago the wharf burned out completely.

Mr. Cottleau: You are talking about Pinkney Point.

Mr. Link: It is obvious; a creosoted wharf is dangerous. What more representation do you need than that.

Mr. Haliburton: How many dollars worth of boats were there the night you are telling us about?

Mr. Link: How many dollars worth?

Mr. Haliburton: What is the replacement value?

Mr. Link: Well, there were in excess of 200 boats.

Mr. Haliburton: Fifteen thousand dollars each?

Mr. Link: Twelve or fifteen thousand dollars a piece.

Mr. Cottleau: A quarter of a million dollars.

Mr. Link: That is a lot of money.

Mr. Haliburton: Mr. Link, you were listing off the various harbours around Cape Island.

Mr. Link: Right.

Mr. Haliburton: You totalled up about 170 lobster boats. And you mentioned there was a problem with the longliner fleet competing for space and so on. You did not indicate how many longliners there would be at those same wharves. Could you give us an estimate of that.

• 1530

Mr. Link: In Clark's Harbour there are probably 10 longliners, with new additions—there are going to be two or three more boats coming in this year, and probably two more next year; at West Head there are one or two; and at Northern I think there are five. At Northern they really have a problem, more so than at Clark's Harbour, because they are using the bigger boats and these longliners are in a 65-foot to 80-foot class. They are using the small boats as fenders, more or less, and it is really raising havoc along there.

We have petitioned the federal government time and again to put a wharf where it is logically necessary at West Head, a deep-water wharf, ice-free, that would serve the draggers from New Brunswick or any place caught in a breeze. Mr. Savage will agree with me, it is the logical place to have a deep-water wharf.

The Chairman: You have about a minute more.

Mr. Haliburton: Mr. Cottleau mentioned that the boats "ground out" at about half tide at Wedgeport. I am thinking again in terms of a fire. What do you mean by grounding out? What would be the result there?

Mr. Cottleau: The lack of depth inside the dock.

When the wharf was built, we petitioned the government against building it by the method they used. They made cement tanks in Yarmouth, towed them into Wedgeport and sank them on the flat. We knew that the bottom was hard; it could not be dredged. Apparently the idea was, "we are going to build a wharf first, and then we will dredge it". This was an impossibility, because there were only about three or four feet of mud covering the hard bottom. When they removed the mud, it left us only about two and a half feet of water. Most of our boats draw something like four feet of water. So this is what hap-

[Interpretation]

M. Cottleau: Cela se trouve dans le comté de Yarmouth.

M. Link: Exactement. Et il y a trois ou quatre ans, le quai de Spruce Point a également passé au feu.

M. Cottleau: Vous voulez parler de Pinkney Point.

M. Link: C'est évident; un quai de créosote est dangereux. Que faut-il dire de plus que cela?

M. Haliburton: Quelle était la valeur des bateaux amarrés, le soir dont vous nous parlez?

M. Link: La valeur des bateaux?

M. Haliburton: Le prix de remplacement?

M. Link: Eh bien, il y avait plus de 200 bateaux.

M. Haliburton: A \$1,500 chacun?

M. Link: A \$1,200 ou \$1,500 chacun.

M. Cottleau: Un quart de million de dollars, donc.

M. Link: Cela représente beaucoup d'argent.

M. Haliburton: Monsieur Link, vous dressiez la liste des ports situés autour de Cape Island.

M. Link: Oui.

M. Haliburton: Vous avez établi un total d'environ 170 homardiers. Et vous avez dit qu'il y avait un problème, parce que les palangriers cherchent de la place, et ainsi de suite. Vous n'avez pas dit combien de palangriers étaient amarrés à ce même quai. Pourriez-vous en évaluer le nombre?

M. Link: A Clark's Harbour, il y a probablement dix bateaux au long cours, on s'attend à ce qu'il y en ait trois de plus cette année et probablement deux autres l'année prochaine; à West Head, il y en a un ou deux et, à Northern je crois qu'il y en a cinq. A Northern, en fait, le problème est plus grave qu'à Clark's Harbour parce qu'on se sert d'embarcations plus grosses, ces bateaux au long cours ont entre 65 et 80 pieds. Les bateaux plus petits servent plus ou moins à ouvrir la voie; c'est une situation qui fait beaucoup de dégâts.

Des pétitions ont été envoyées au gouvernement fédéral à plusieurs reprises pour qu'un quai soit construit à l'emplacement où il est nécessaire dans le port de West Head, un quai en eau profonde, libre de glaces, qui servirait aux dragueurs du Nouveau-Brunswick et de tous les endroits exposés au vent. Monsieur Savage en conviendra, c'est l'emplacement logique d'un quai en eau profonde.

Le président: Il vous reste environ une minute.

M. Haliburton: M. Cottleau a parlé des embarcations qui étaient retenues en demi-marée à Wedgeport. Ici encore, je pense à un incendie. Que voulez-vous dire par «retenues»? Que se passerait-il dans ce cas?

M. Cottleau: Je parle des docks qui n'ont pas assez de profondeur.

Lorsque le quai a été construit, nous avons demandé au gouvernement de ne pas construire selon la méthode choisie. Cette méthode consistait à construire des réservoirs en ciment à Yarmouth, à les tirer jusqu'à Wedgeport puis à les échouer sur le plat. Nous savions que le fond était dur; qu'il était impossible de draguer. Apparemment on s'était dit: «construisons d'abord le quai, nous le draguerons ensuite. C'était impossible parce que le fond dur n'était couvert que de trois ou quatre pieds de boue. Lorsque la boue a été enlevée, il n'est resté que deux pieds et demi d'eau, à peu près. La plupart de nos bateaux avaient un

[Texte]

pened. Even if they had been able to dredge, the wharf would have keeled over.

Mr. Haliburton: What do you mean by "ground out," just for the record?

Mr. Cottleau: By grounding out, I simply mean they do not float.

Mr. Haliburton: So, presumably, if there is a fire nobody is going to be able to move out?

Mr. Cottleau: Exactly. And the same thing happened there as was stated by Mr. Link. Last year a boat caught fire, and the very same thing occurred. The man had come in; he could not get into the dock, because there was no room for him and he tied up on the outside of the wharf. His boat caught fire. Again, it was a calm night, and it did not set the fleet on fire. But had it been one of the first ones in the inside row, where these boats were grounded out, we would have lost 150 to 200 boats.

And, another thing: we have a lobster car that holds lobster; most of the time, during the high spring tides—especially in the early spring when we have still severe cold weather—we have suffered damage to our lobsters because they were no longer in the water. This is the problem.

Mr. Bell: Mr. Chairman, I appreciate having the opportunity to say something. I am sorry I was busy in the House. Mr. Fred McCain, if it has not been mentioned, was called back to New Brunswick unexpectedly on Wednesday. It was a great disappointment that he could not be here, because he helped with some of the planning.

I should like to ask Mr. Wilson of Lorneville, if he would care to assess again the needs of small boats in relation to facilities in Saint John Harbour; any progress that he has knowledge of; and in particular, where he thinks the lack of leadership is as far as moving towards some facilities is concerned. I understand that you made reference this morning to the fact that because of changing needs in the harbour the facilities for small boats of all descriptions have now been shoved out. Would you express yourself again in this, and on any other related matters?

• 1535

Mr. Wilson: We were told by the National Harbours Board there is no place in Saint John Harbour for fishing boats. We do not want you here, out. That is the set-up in Saint John harbour. There is no area there to build a wharf for the fishermen. It all belongs to the National Harbours Board. We are more or less of a nuisance there and they do not want us. That is the very phrase put to me by Mr. Boone, our National Harbours Board man right there.

At Lorneville 10 miles below Saint John, the breakwater we had built there under the Liberal government, as stated before, is in behind the wharf and we have the same thing happening. There is a ridge 300 feet outside of the breakwater that we have at the present time that showed up with 20 feet of rock on it. We wanted the wharf built over top of the ledge. We would have had 13 feet of water at low water inside the ledge but they came inside the ledge and built us a breakwater where it dries out in two hours at low water but we have to have 10 feet of water to get in around the breakwater. Where they took the sound-

[Interprétation]

tirant d'eau d'environ quatre pieds. Voilà ce qui s'est produit. Et même s'il avait été possible de draguer, le quai aurait chaviré.

M. Haliburton: Que voulez-vous dire par «retenues» c'est pour le procès-verbal.

M. Cottleau: Je veux dire que ces bateaux ne flottent pas.

M. Haliburton: Par conséquent, on peut s'attendre à ce que personne ne puisse partir en cas d'incendie?

M. Cottleau: Exactement. Et c'est précisément ce qui s'est passé, comme M. Link l'a dit. L'année dernière, le feu s'est déclaré à bord d'un bateau et la même chose s'est produite. L'embarcation était ancrée et ne pouvait s'approcher du dock parce qu'il n'y avait pas de place, alors il s'est ancré à l'extérieur du quai. Le bateau a pris feu. Heureusement, c'était une nuit calme et le feu ne s'est pas propagé. Mais s'il s'était agi d'un des premiers bateaux à l'intérieur du rang, à l'endroit où ces bateaux étaient échoués, nous aurions perdu 150 à 200 embarcations.

Autre chose: nous avons un vivier à homards qui retient les homards la plupart du temps pendant les grandes marées de printemps, surtout au début du printemps lorsque la température est encore très froide; nos homards ont été abîmés parce qu'ils n'étaient plus dans l'eau. Voilà le problème.

M. Bell: Monsieur le président, je suis heureux de pouvoir dire quelque chose. Je vous prie de m'excuser, j'étais occupé à la Chambre. Si personne n'en a parlé, je précise que M. Fred McCain a été rappelé à l'improviste au Nouveau-Brunswick mercredi dernier. Nous sommes très déçus qu'il ne puisse être présent car il a participé à la préparation de cette séance.

Je voudrais demander à M. Wilson de Lorneville de nous expliquer une fois de plus quels sont les besoins en petites embarcations, de faire la comparaison avec les installations du port de Saint-Jean; sait-il si des progrès ont été faits dans ce domaine et, en particulier, à qui attribuer la lenteur à obtenir certaines installations. Vous avez dit ce matin, je pense, que la configuration des ports se modifiant, les installations destinées aux petites embarcations de tous genres, sont maintenant supprimées. Pouvez-vous nous en parler ainsi que de toutes les questions qui s'y rattachent.

M. Wilson: La Commission des ports nationaux nous a fait savoir qu'il n'y avait pas de place dans le port de St-Jean pour les bateaux de pêche. On ne veut pas de nous là-bas, voilà la situation. Il n'y a pas de place pour construire un quai destiné aux pêcheurs; tout appartient à la Commission des ports nationaux. On nous considère plus ou moins comme des gêneurs, on ne veut pas de nous. C'est exactement ce qu'a dit M. Boone, le représentant local de la Commission des ports nationaux.

A Lorneville, qui est situé à 10 milles en aval de St-Jean, la digue que nous avions construite sous le gouvernement libéral, comme cela a été dit, se trouve derrière de quai et c'est la même situation. Il y a une jetée de 300 pieds au-delà de la digue; nous pouvons l'utiliser, mais elle est couverte de 20 pieds de roc. Nous voulions que le quai soit construit au-dessus de cette jetée qui aurait été recouverte de 13 pieds d'eau à marée basse mais on nous a construit une digue à l'intérieur de la jetée et, à marée basse, au bout de deux heures il n'y a plus d'eau. Par contre, nous avons besoin de 10 pieds d'eau pour faire le tour de la

[Text]

ings to build the wharf, there was about 80 feet of mud and after it was established, even before they got it finished, the thing turned upside down. That is with their engineers.

I wish I had had the privilege of having all the fights with the Ministry of Transport engineer at the time. The engineer of the Diamond Construction Company that did the job stated right on the first day, "We are going to put more rock underneath the mud." He was going to build us a pier that would not shift out. The government engineer said, "You will build it where my plan says so or you do not build it at all." That is the co-operation we got from the engineer from the Department of Public Works at the time. Therefore, we have ended up with a rock pile now that is of no use to us.

At the present time, with the deepwater port pending in Lorneville, the New Brunswick Development Corporation has a plan now for rebuilding the Lorneville harbour that would, according to the plan, which I have a copy of here, make a very good facility for fishing fleets where there would be quite a lot of water. It would make an ideal place. However, this is all pending; when it will take place, we do not know.

At the present time, we have 15 fishing boats of 30 to 40 feet that have no place to go when they come out of the Saint John harbour. We went down to Musquash in what used to be called Five Fathom Hall, which has 40 feet below water. They put down moorings and everybody at the present time is keeping their lobster fishing boats there and is operating out of there. If we could get a landing facility built there right now to have some facilities to work from for the next year or until this other change takes place—we have to have some kind of facility; we have absolutely none at the present time—that would be something for us for the coming lobster season this summer and fall.

Further down our coast another six or seven miles at Chance Harbour, there is a small wharf. Boats are tied five deep there all the time. There is no shelter; there is no anchorage; there is no place to go away from the wharf in a storm. You have to practically stay aboard them to keep them from beating themselves to pieces. The wharf facilities are good in Dipper Harbour but they have no area inside the wharf where you can keep a boat afloat. There is a pond that has been dredged out there but all boats go around at low tide. When an undertow comes in, it fills the boat and it cannot stay afloat when it is filled. I cannot see any solution unless some changes are definitely made other than that we have to stay in this Five Fathom Hall area. This is only good for small boats of 30 to 40 feet because at low tide, you only have about six feet of water to get over the bar into the pond. It would not be suitable for seiners, draggers and so on. That is the only place we have to go to pass the time.

Mr. Bell: Would you agree that, in the case of Saint John harbour, Lorneville, Dipper and Chance Harbour, there seems to be a lack of responsibility? There is a divided jurisdiction as to whether it is the National Harbours Board, the Department of Fisheries or the Department of Public Works carrying the ball. There does not seem to be any one person that can make an on-the-spot assessment and then show the leadership to bring anything forward to completion. In the case of St. John Harbour, we could not pin down the responsibility. The Harbours Board itself were not interested, the Department of Fisheries passed

[Interpretation]

digue. A l'endroit où les sondages ont été faits pour construire le quai, il y avait environ 80 pieds de boue, et avant même que le quai ne soit fini, il a basculé. C'est le travail de leur ingénieur.

Je voudrais bien voir de près les ingénieurs du ministère des Transports à ce moment-là. L'ingénieur de la compagnie Diamond Construction qui a obtenu le contrat a commencé dès le premier jour: nous allons mettre des pierres sous la boue. Il allait nous construire un quai qui ne se renverserait pas. L'ingénieur du gouvernement a répondu: «Vous construirez à l'endroit prévu sur mon plan ou vous ne construirez pas du tout.» Voilà comment l'ingénieur des travaux publics envisageait la collaboration. Et maintenant, nous nous retrouvons avec un tas de pierre qui ne nous sert à rien.

Pour le moment, il y a un projet de construction de port en eau profonde à Lorneville, et la Société d'expansion du Nouveau-Brunswick a un plan de reconstruction de Lorneville—j'ai ce plan ici—qui prévoit d'excellentes installations pour les flottilles de pêche, à un endroit où l'eau est très profonde. Ce serait idéal. Mais rien n'est encore fait; nous ne savons pas quand cela le sera.

Pour le moment nous avons 15 bateaux de pêche de 30 à 40 pieds qui ne savent pas où aller lorsqu'ils sortent du port de Saint-Jean. Nous sommes allés à Musquash, l'ancien Five Fathom Hall, où il y a 40 pieds d'eau. Des mouillages ont été aménagés et pour le moment tous les bateaux de pêche au homard stationnent là-bas et partent de là-bas. Il faudrait que des installations d'accostage soient construites dès maintenant pour que nous puissions travailler jusqu'à l'année prochaine ou jusqu'à ce que les modifications soient faites; nous avons absolument besoin d'installations; nous n'en avons aucune à l'heure actuelle et cela nous permettrait de pêcher le homard cet été et à l'automne.

Six ou sept milles plus bas, à Chance Harbour, il y a un petit quai. Des bateaux y sont amarrés en permanence dans 5 pieds d'eau. Il n'y a pas d'abri; il n'y a pas d'entrage; il n'y a pas d'endroit pour abriter les bateaux en cas de tempête. Il faut pratiquement rester à bord pour empêcher les bateaux de se fracasser le long du quai. À Dipper Harbour, les installations sont bonnes, mais à l'intérieur du quai, rien n'est aménagé pour garder un bateau à flot. Un étang a été dragué mais tous les bateaux en font le tour à marée basse. Lorsqu'une lame de fond arrive, elle remplit les bateaux et un bateau plein d'eau ne flotte pas. Je ne vois aucune solution si des changements ne sont pas apportés; nous ne pouvons pas rester dans ce secteur de Five Fathom Hall. Cela ne convient qu'aux petits bateaux de trente pieds, parce qu'à marée basse il ne reste qu'environ six pieds d'eau pour passer la barre et entrer dans l'étang. Cela ne suffit ni aux bateaux à seines, ni aux dragueurs. Et c'est le seul abri dont nous disposons.

M. Bell: Pensez-vous que les ports de Saint-Jean, Lorneville, Dipper Harbour et Chance Harbour souffrent de l'irresponsabilité de certaines personnes? On ne sait pas très bien si c'est la Commission des ports nationaux, le ministère des Pêches ou le ministère des Travaux publics qui sont les responsables. Il semble que personne ne soit en mesure d'évaluer la situation rapidement, puis de faire quelque chose pour y remédier. Dans le cas du port de Saint-Jean, nous n'avons pas pu découvrir quels étaient les responsables. La Commission des ports elle-même n'a pas semblé être intéressée, le ministère des Pêches lui a

[Texte]

the ball back to them and then all the time in a final way, DPW is sitting there.

• 1540

Mr. Wilson: As far as that goes, it is the Grit system of buck passing and the greatest way of buck passing you have ever seen in your life. You can go to the city council, you can go to the National Harbours Board, you can go to the Department of Fisheries, you can go to the Department of Transport, one passes the buck back and forth to the other. After you have spent the day, you do not know any more than when you started. So that is the problem we have run into in all areas.

Mr. Bell: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. McLaughlin and Mr. Green from Grand Manan if they would be prepared to relate further what they said this morning, the problems that they have with the lobster vessels crashing against each other and the lack of facilities and what success they have had in making their case.

Mr. Wilson: Just a minute, Mr. Bell. Mr. Chairman, I have a supplementary question to Mr. Crouse here. We have an organization of which I am the president and we get completely ignored. I sent a letter to the Minister of Fisheries last January and it has not been answered. I sent a letter to Halifax that has not been answered. What avenue do we take to get some recognition?

Mr. Crouse: Mr. Chairman, in making that suggestion, I did so with the thought that when you write to the Minister you also send a copy to your Member of Parliament. If you follow that course and make allowance for the tremendous lack and delay in postal services that we have if you do not get a response within a period of say a month, you follow it up then with a letter to your Member of Parliament regardless of his political affiliation and say, I wrote the Minister of Fisheries and or Public Works a month ago. I have not had the courtesy of a reply. I am certain that if that member is of my political stripe he is going to be on his feet on the floor of the House of Commons or he will have it on the Order Paper as to why the Minister has not responded to you. This is one way that you can get action but you must of necessity bring in and keep alerted your federal M.P.

Mr. Bell: Mr. Wilson, what is the maximum difference between high and low tide in your area?

Mr. Wilson: Twenty-eight feet.

Mr. Bell: I will not repeat my question again to Mr. Green, but would you mind just telling what you have done to establish your case for a breakwater and what success you have had?

Mr. Green: Mr. Bell, thank you for the opportunity to answer that question. I think most of our efforts here lately—the association I represent—has only been formed this last winter because we had a quota put on the amount of herring we could catch and with the Russians and the other foreigners taking our fish and a lot of other problems, we just had to form an association of the purse seiners of the Bay of Fundy, so I am representing them. Before that I was President of the Board of Trade in Grand Manan. I guess they call it the Chamber of Commerce in a lot of places. We worked for at least five years on Seal Cone.

[Interprétation]

renvoyé la balle; quant au ministère des Travaux publics, il joue le rôle d'un éternel spectateur.

M. Wilson: C'est un jeu de poker où tout le monde passe; c'est le plus bel exemple que vous ayez jamais vu. Vous pouvez vous adresser au Conseil municipal, à la Commission des ports nationaux, au ministère des Pêches, au ministère des Transports; ils passent tous leur tour et vous envoient au suivant. Au bout d'une journée, vous n'en savez pas plus que quand vous avez commencé. Voilà les problèmes que nous avons dans tous ces secteurs.

M. Bell: Monsieur le président, M. McLaughlin et M. Green de Grand Manan peuvent-ils nous expliquer plus en détail ce qu'ils nous ont dit ce matin des problèmes auxquels ils ont à faire face, la problème des bateaux de pêcheurs aux homards qui s'écrasent les uns contre les autres, le manque d'installations et les résultats qu'ils ont obtenus lorsqu'ils ont expliqué leur problème.

M. Wilson: Un instant, monsieur Bell. Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire à poser à M. Crouse. Je suis le président d'une organisation qui est complètement ignorée. J'ai envoyé une lettre au ministre des Pêches en janvier dernier; je n'ai pas reçu de réponse. J'ai envoyé une lettre à Halifax, elle a été également restée sans réponse. Que faut-il faire pour que l'on s'occupe de vous?

M. Crouse: Monsieur le président, lorsque j'ai parlé de cela, je pensais que lorsque l'on écrivait au ministre, on envoyait également une copie de la lettre à son député. Fort de cela et tenant compte des lacunes et des retards énormes du service postal, si vous n'obtenez pas de réponse au bout d'un mois, vous envoyez alors une lettre à votre député, quelle que soit son affiliation politique et vous lui dites: j'ai écrit au ministère des Pêches, au ministère des Travaux publics il y a un mois. On n'a pas eu l'amabilité de me répondre. Je suis certain qu'un député qui porte les mêmes couleurs politiques que moi n'attendra pas une minute pour se lever à la Chambre ou bien fera inscrire une question au *Feuilleton*, demandant pourquoi le ministre ne vous a pas répondu. Voilà une façon d'obtenir que l'on s'occupe de vous, mais il est indispensable que avertissiez votre député fédéral.

M. Bell: Monsieur Wilson, quel est l'écart maximum entre la marée haute et la marée basse dans votre région?

M. Wilson: Vingt-huit pieds.

M. Bell: Je ne répéterai pas la question que j'ai posée à M. Green, mais pouvez-vous me dire ce que vous avez fait pour obtenir qu'une digue soit construite et quel résultat vous avez obtenu?

M. Green: Monsieur Bell, je vous remercie de me donner la possibilité de répondre à cette question. Je crois que nos efforts sont surtout passés par l'association; c'est une association que je représente et qui a été créée l'hiver dernier seulement; nous en avons senti le besoin à cause du contingentement des pêches de harengs; de la présence des Russes et des autres étrangers qui pêchent notre poisson et d'un tas d'autres problèmes; nous nous sommes vus obligé de nous réunir en association, celle des pêcheurs de raie à la seine de la Baie de Fundy. Avant de représenter cette association, j'ai été président de la chambre de commerce de Grand Manan. Pendant plus de cinq ans, nous nous sommes occupés de Seal Cove.

[Text]

We are working all the time for somebody. We have got letters to the effect that—in fact we have had plans drawn up and they are in Ottawa somewhere—at least they say they are—for two different proposals for different wharves in Seal Cove, so we have got—say that we in this summer—I am ahead of myself a little bit. This spring it looks as if we might get a wharf in this year's estimates so some of us took it upon ourselves to even call Ottawa. I forget the gentleman's name we were in contact with but he said they were reviewing it and reviewing it, so finally we got a decision that they could not do anything for us this year but we were on the top priority for next year. We have had that one for three years we have been on top. At least we are not going behind in it. That really does not do much for us in those big storms.

• 1545

The thing that I would like to talk about to this meeting sometimes gets buried for a little while, but it always keep cropping up, this centralization thing. I cannot speak for all the provinces, but I know on Grand Manan Island, the way we are situated, through a process of suffering and looking the thing over and living there we have put the harbours and walls in the best places now. We know where the walls should be.

In our case, there was an island off there with a population of about 200. Their wharf was small and they could not get any more help, so they finally all emigrated off their island, and they came up and joined us at Seal Cove. We welcomed them, but when they came they brought the boats along, and that squeezed us further. Down at the lower end of the island they had a wharf down there that was only what we call a "blueberry wharf". It was built up on a plane. We get in there when the tide is real high.

So we have got all the centralization we can stand. We have a real good harbour, all we need is a little help.

Another thing we have in Seal Cove—and that is the reason I say I cannot speak for these fellows from Nova Scotia, either up the North Shore or anywhere else—is a different type of fishing, even lobsters. They have all the baits, bait in barrels and frozen bait. We have ours in a fish shed and in an open tank. We go in each night, or whenever the tide is out we will go in and put bait aboard. If we had to ship to Grand Harbour or anywhere, that would mean we would have to put these all in barrels and things and truck them up to Grand Harbour and load them down on a wharf and bring our empties back. It would just be endless.

Another thing that would scare me to death is if they sent somebody down to canvass the island. It might be like the fishing officers last year who came to us to know how many traps we wanted to take. One loaded question, we did not have a chance to express any opinion—how many traps do you want to fish? Some of these fellows have only worked 10 or 15 weeks, and then draw unemployment all winter—they said 300. Because I am a little more ambitious I want to fish 500 to make a living instead of an Existence. They say 300. They want to cut me down by limiting me on the number of traps I can take, and the fishery officers are all for it. So then they do not have so much work to do. They come down one day a year now.

[Interpretation]

Nous travaillons sans arrêt pour quelqu'un. Nous avons fait établir des plans qui se trouvent à Ottawa, du moins il paraît qu'ils s'y trouvent, et ces plans tiennent compte de diverses propositions portant sur plusieurs quais dans la région de Seal Cove, par conséquent... disons que cet été... Je vais trop vite, je pense. Ce printemps, on dirait que nous allons obtenir qu'un quai soit prévu dans les budgets de cette année; certains d'entre nous ont même pris sur eux de téléphoner à Ottawa. J'ai oublié le nom de la personne avec laquelle nous avons parlé, mais elle nous a dit que la question était à l'étude, et en fin de compte on nous a répondu qu'il était impossible de faire quoi que ce soit pour nous cette année mais que nous étions tout en haut de la liste de priorité pour l'année prochaine. Nous sommes en tête depuis 3 ans; du moins nous ne reculons pas. Mais à vrai dire cela ne nous aide guère par grande tempête.

J'aimerais aborder une question souvent négligée au cours de nos séances, mais qui revient sans cesse: celle de la centralisation. Je ne puis me prononcer au nom de toutes les provinces, mais je sais que dans l'île du Grand Manan, après une longue gestation, nous avons placé les havres et les murs de soutènement dans les meilleurs endroits, ceux où ils se trouvent présentement.

Une île de 200 habitants est située au large, son quai est petit mais elle n'a pas pu obtenir d'aide, si bien que toute la population a immigré dans l'île Bell et s'est jointe à nous à Seal Cove. Nous les avons bien accueillis, mais ils sont venus avec leurs bateaux et l'espace est devenu plutôt restreint. Dans le bas de l'île, il y a un quai que nous appelons vulgairement «le quai des bleuets» construit à plat et nous ne pouvons accoster que lorsque la marée est très haute.

Nous avons donc toute la centralisation que nous pouvons nous permettre. Nous avons un bon havre; tout ce qui nous manque c'est un peu d'aide.

Je ne parle pas au nom des gens de la Nouvelle-Écosse, ni ceux de la côte Nord, ni d'ailleurs—mais nous avons à Seal Cove une pêche différente même en ce qui concerne le homard. Nous nous servons d'appâts en barils, d'appâts congelés. Nous avons les nôtres dans un réservoir sous un hangard. À marée basse, nous allons chercher nos appâts et nous nous embarquons. Si nous voulions les expédier à Grand Harbour ou ailleurs, il faudrait les mettre en barils et les transporter par camion puis les charger sur le quai et rapporter les récipients vides, il n'y aurait donc pas de fin à l'opération.

Une autre idée qui me fait dresser les cheveux sur la tête, c'est que l'on pourrait envoyer quelqu'un faire des relevés dans l'île. L'année dernière, des agents de la pêche sont venus nous demander combien de pièges nous avions l'intention d'installer. C'est une question épineuse. Nous n'avons pu exprimer une opinion—combien de pièges à poisson? Certains n'ont travaillé que 10 à 15 semaines puis ont touché les prestations d'assurance-chômage tout l'hiver: ils ont dit 300. Comme je suis un peu plus ambitieux, je voudrais pêcher dans 500 pièges afin de pouvoir vivre plutôt que de survivre. Ils ont dit 300. Ils veulent me faire réduire mon train. Les agents sont bien d'accord, ils n'ont plus qu'à venir une fois par année.

[Texte]

There is another point I would like to make on centralization. Five miles would be the minimum we would have to go—I mean by sea—probably eight miles by road. A lot of the boys just could not go up there. They do not have the trucks. They would have to hire somebody to take their bait and all that kind of stuff up. Then when they come in at night what do they do? Some of them have radio-telephone, most of them have, and they have to call ahead to have a taxi there. Some of us have wives who like to drive our cars during the daytime. So the wife will wait around until dark, and then by the time we are finally in, we are gassed up, we are ready to come home. She leaves a hot supper that she has prepared all afternoon for us, and we go up and get it and by the time we get home that is cold.

Centralization will not work on Grand Manan Island. We do not need the cost of centralization. If we had to build one more wharf, one more big wharf, all the island needs would be taken care of in what it costs to have that one wharf. I think that would apply to a lot of places.

There is another thing that these fellows here neglected to mention. If we fish out of one area, and we have to go off, say, 30 miles if we are shifted up somewhere else, we are not going to go further down in that area. We are going to fish where we have fishing, in that area. It is going to be overcrowded for the fishing there, and the area away down there is not going to be touched, you just cannot touch it. So in come the Americans with a lot of trawlers, and the way they have of fishing. We are fishing among the Americans now, we find them very good. But just yesterday there was a Canadian boat seized there, and taken into the harbour. We wanted to play it cool, at least some of the boys who are up here did. And what did they do, they went out and drove some Americans out of Canadian water, instead of...

Mr. Bell: How are their facilities, the American facilities, in Maine?

• 1550

Mr. Wilson: On the coast of Maine, it is remarkable the difference between their facilities and ours. They have more natural harbours in the first 100 miles, that I know of, than we have in all of New Brunswick. It is just a geographical thing. You cannot believe the harbours they have down there. Their coast looks like a jigsaw puzzle. I do not think the government has helped them down through the years to even build small wharfs; although they have built some lately. They just naturally have been brought up to the best harbours. There is one area that I know of, and Mr. McLaughlin will bear me out, in Cutler Harbour you just cannot believe the harbours they have when compared with ours. I do not really know how far down they go.

Mr. Bell: Mr. Chairman, I do not really have any more questions but I want to refer to what Mr. Green has said about this effort to centralize and the complaints against it.

What I suggest is a serious problem is the lack of on-the-spot knowledge and leadership and the divided jurisdiction between the different parts of government.

I do not want to be too bombastic because I am not a regular member of this Committee, but I do have some knowledge of fisheries through the years. Lately, and this applies more to the smaller fishermen, the government came along and said, "Fishing is a now a modern business and you guys have to get with it. You have to modernize

[Interprétation]

J'ai un autre point à signaler au sujet de la centralisation. Nous irions à une distance minimum de 5 milles—je veux dire en mer—peut-être 8 milles par la route. Mais nombreux sont ceux qui n'ont pas de camions pour se transporter. Ils seraient obligés de payer le transport de leurs appâts. Et s'ils reviennent pendant la nuit, ils sont à l'eau. La plupart ont un radio-téléphone et doivent communiquer à l'avance pour avoir un taxi. D'autres parmi nous doivent laisser leurs voitures à leurs femmes durant la journée. Les femmes attendent jusqu'à la tombée de la nuit et, lorsque nous rentrons, nous sommes abrutis. Nos femmes nous préparent un repas chaud mijoté tout l'après-midi mais qui est froid quand nous sommes prêts à le manger.

La centralisation ne peut se faire dans l'île du Grand Manan. Nous n'avons pas besoin des frais de centralisation. S'il fallait construire un autre quai, un quai important, il faudrait tous les moyens de l'île. Sans doute est-ce le cas dans de nombreux endroits.

Il y a une autre chose que ceux qui sont ici n'ont pas mentionnée. Si nous pêchons à partir d'un certain endroit et devons nous éloigner d'une trentaine de milles parce que nous avons été déplacés, nous n'irons pas plus loin dans cette région. Nous allons pêcher où se trouve le poisson. Il y aura des encombrements et le bas de la région ne sera pas exploité, il n'y aura pas moyen d'y toucher. Alors, les Américains viendront avec leurs chalutiers et leurs méthodes de pêche. Nous pêchons déjà avec les Américains et ils sont bons, mais hier même un bateau canadien a été saisi et ramené au port. Nous avons essayé de garder notre sang froid, du moins certains d'entre nous, et ce qui est arrivé c'est que des Américains ont été chassés des eaux canadiennes plutôt que...

M. Bell: Quelles sortes d'installations y a-t-il dans le Maine américain?

M. Wilson: Sur la côte du Maine la différence entre leurs installations et les nôtres est radicale. Ils ont plus de ports naturels dans les 100 premiers milles, à ma connaissance, que dans tout le Nouveau-Brunswick. C'est une donnée géographique. C'est à n'y pas croire. Leur côte ressemble à un casse-tête chinois. Je ne crois pas que le gouvernement les ait aidés à construire même un tout petit quai, bien qu'ils en aient construit récemment. Vous ne pouvez vous faire une idée, et M. McLaughlin le confirmera, des havres de Cutler Harbor comparés aux nôtres.

M. Bell: Monsieur le président, je n'ai vraiment pas d'autres questions mais j'aimerais mentionner ce que M. Green a dit au sujet de l'effort de centralisation et des plaintes entendues à ce sujet.

Il semble exister un manque sérieux de connaissances locales et d'orientation et un partage de la juridiction gouvernementale.

Je ne veux pas me faire trop emphatique, car je ne suis pas un membre régulier de ce Comité, mais je connais un peu la pêche grâce à l'expérience acquise au cours des années. Récemment, et ceci vise surtout les plus modestes pêcheurs, le gouvernement a déclaré que la pêche n'évoluait pas avec le temps et qu'elle devait se moderniser. Il

[Text]

your equipment, get new vessels, and we are going to restrict the licences a bit and we might have to restrict your season. We want you to be good and come along with us. There is a great future. You may not be able to pass along some of the privileges the way you used to within your immediate family. We are going to cut the season off here and there." Anyway, fishermen are good citizens and they are dealing in one of our primary resources, and the ones I know of went along without complaining too much about this.

Just when things are supposed to jell for them and they can get something out of it, the government comes along and they cut off the salmon completely, they reduce the shad fishing and all this other hocus-pocus and nobody knows what is going on or what the future is.

I seriously suggest—I know this is not a fisheries committee, you are dealing more particularly with facilities—that there is a lot left to be desired for the fishermen who have been asked to do these things to which I have referred, and then they find out that all this indefinite business is thrust upon them and there is really no way, regardless of what you have in the way of modernization, for a bona fide fisherman to make any kind of a decent living.

The Chairman: Thank you, Mr. Bell. Mr. Barnett, I slipped up and Mr. Bell got in ahead of you. I am sorry for the delay.

Mr. Bell: I am sorry.

The Chairman: It is your time now.

Mr. Haliburton: On a point of order, Mr. Chairman. I am not sure whether you realize it or not, but I think the Nova Scotian representatives are due to catch a plane sometime and I...

Mr. Cottleau: We still have ample time.

The Chairman: Mr. Barnett, please.

An hon. Member: You had better take note of that.

Mr. Haliburton: They are worried about Mr. Barnett because in not too many minutes they will have to leave.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: It so happens, Mr. Chairman, and you may be relieved to know this, that I was very happy when my, shall I say, fellow member of the "Class of '53", the member for Saint John-Lancaster, walked in. I say that because Mr. Bell and I both arrived here after the '53 general election and there are not all that many of us around now.

As a matter of fact, I was going to ask Mr. Wilson some of the questions that Mr. Bell asked him because I was puzzled. Some of the things I heard from other representatives I could understand. It is like a well-worn record.

However, I had heard something about what to me is this incredible situation of the commercial fishermen being frozen out of the Saint John harbour without any alternative facility. I will not repeat the questions Mr. Bell has already asked Mr. Wilson, but I would like to say that I think the Committee should very seriously consider as one of its recommendations that we demand of the National Harbours Board authority, or whatever authority it is, that they just cease and desist on this business of driving commercial fishermen out of the harbour. I am sure Mr. Bell will not object if the Committee does make that kind of a recommendation in this connection. Now, one of the things, and as I think I said at one other meeting, I am

[Interpretation]

exige la modernisation de l'équipement, des nouveaux navires, et menace de restreindre les licences et d'écourter la saison. Il veut nous entraîner, nous promettant un grand avenir, et laissant entendre que certains privilèges ne pourront plus être transmis à la famille immédiate. Les pêcheurs sont de bons citoyens et exploitent une de nos ressources primaires et la plupart de ceux que je connais ne s'en plaignent pas trop.

Au moment où ils peuvent espérer sortir du bois, le gouvernement menace de mettre fin à la pêche du saumon, de rationner les prises d'aloë et les rumeurs circulent sans que qui que ce soit y voit clair.

Je suggère sérieusement—je sais que ce comité n'est pas celui des pêches et que vous traitez plus particulièrement d'installations—qu'il reste beaucoup à désirer pour les pêcheurs dont on exige ces choses que j'ai mentionnées, puis ils découvrent que cela leur est imposé et que, quel que soit le degré de modernisation, ils ne peuvent gagner décemment leur vie.

Le président: Merci, monsieur Bell. Monsieur Barnett, je vous ai manqué et M. Bell a pris votre place. Excusez-moi de ce retard.

M. Bell: Je regrette.

Le président: C'est maintenant à votre tour.

M. Haliburton: Au sujet du Règlement, monsieur le président. Je ne sais si vous y songez, mais les représentants de la Nouvelle-Écosse doivent, me semble-t-il, prendre l'avion et...

M. Cottleau: Nous aurons tout le temps nécessaire.

Le président: Monsieur Barnett, s'il vous plaît.

Une voix: Vous feriez bien d'en prendre note.

M. Haliburton: Ils s'inquiètent concernant M. Barnett car ils doivent partir dans quelques instants.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Il se trouve, monsieur le président, et vous serez peut-être soulagé de l'entendre dire que j'ai été très heureux lorsque mes condisciples de la «Classe 53», de Saint-Jean-Lancaster sont arrivés. Je le signale, car M. Bell et moi sommes arrivés après l'élection générale de 53 et nous ne sommes plus très nombreux.

J'allais poser à M. Wilson certaines des questions demandées par M. Bell car je suis médusé. J'ai pu comprendre ce qu'ont dit d'autres représentants: c'était comme un disque brisé.

Toutefois, j'avais entendu parler de cette situation incroyable du pêcheur commercial refoulé du port de Saint-Jean sans autre alternative. Je ne répéterai pas les questions posées par M. Bell à M. Wilson, mais je presserais le Comité de recommander que nous demandions au Conseil des ports nationaux, ou à toute autre autorité qu'ils s'abstiennent de chasser les pêcheurs commerciaux du port. Je suis persuadé que M. Bell n'aura pas d'objections à ce que le Comité fasse une telle recommandation. Je suis très satisfait que ce comité ait été institué. Je voudrais réconforter nos délégués en leur disant que nous partageons leur misère.

[Texte]

very happy that this Committee has been set up. To our delegates today I would like to suggest that if nothing else they have had a chance to share one another's misery and I think it also applies to the members.

• 1555

When we represent seacoast constituencies it is not very easy to get together; we are a long way apart. This is the first time, to my knowledge, that a Parliamentary group got together to come to grips with this specific problem. Now I think it is fair to say that as individual members of Parliament most of us have worked like hell about trying to get more breakwaters. I have files in my office and some of them go back for nearly 20 years. Probably I have spent more time and energy as a member of Parliament over the years on this sort of thing than on any other single thing and I know of a great many other members over the years who have done the same thing. Perhaps if we do nothing more we can get together in this Committee and present a concerted drive to do something that is not concerned only with improving harbours—and using some of my names—at Alert Bay, Sointula and any one of a dozen others I could mention.

I sometimes think we are pretty badly off on the Pacific coast but by comparison with the coast of Maine, and I think it is partly a matter of the geography, I think we have more natural harbours because of the nature of the coastline and I am happy to say that as far as I know none of the commercial fishermen in my area now have to ride out their boats all night in a winter storm which was not true 20 years ago. The thing on the Pacific coast is precisely the same basically as it is on the Atlantic. It is just a lack of money.

I would like to say something about decentralization of administration. I can remember arguing with Bob Winters when he was Minister of Public Works to put a good engineer out on the coast, give him the money to do the job and say, "All right, buster, you do it." If he does not perform get somebody else. Theoretically we already have a move towards decentralization. Regional directors are supposed to have more authority but somehow or other while it is there on paper it does not come through. Therefore, these regional people—and I would say the same thing about the people I know in Public Works on the Pacific coast, as Mr. Prince has said about Newfoundland—still cannot do the job that many of them know needs to be done.

I think this is our last meeting with representatives, at least for this phase, and this should be a component element of our report: to really make decentralization and flexibility involving local consultation and design operative rather than having it remain merely a paper plan. Naturally, Mr. Chairman, and I am sure you feel the same way, I cannot comment in depth about the particular situation.

The Chairman: You and I are out of our depth especially when they are talking about 28-foot tides.

• 1600

Mr. Barnett: I have learned, and it has been brought out to me very vividly here, that you have to think in terms of a particular fishery in a particular area—what kind of boats and what kind of gear are most suitable to do an efficient job. In the course of that we are going to run into conflict with the different types of gear. We certainly do that in our west coast salmon industry between gill netters and seiners and trawlers. I would like to say, and I do

[Interprétation]

Les députés du littoral ne se rencontrent pas facilement; nous sommes trop éloignés les uns des autres. C'est la première fois à ma connaissance qu'un groupe parlementaire se réunit pour attaquer un problème bien particulier. Il n'est que juste de dire que personnellement nous avons beaucoup travaillé pour obtenir des jetées. J'ai des dossiers dans mon bureau qui remontent à une vingtaine d'années. Pendant mon mandat, j'ai sans doute consacré plus d'années à cette question qu'à tout autre problème et cela est vrai d'autres députés. Si nous ne pouvons rien faire de plus, peut-être pouvons-nous au moins nous réunir et nous concerter pour obtenir autre chose que l'amélioration des havres, ainsi à Albert Bay, Sointula et douzaines d'autres endroits.

J'estime que la situation est assez mauvaise sur la côte du Pacifique, comparativement à la côte du Maine, dû sans doute en partie à la topographie, nous avons plus de havres naturels vu la nature du littoral, et je suis heureux de pouvoir signaler qu'aucun pêcheur commercial de ma région n'est obligé de naviguer toute la nuit par gros temps en hiver bien que ce n'était pas le cas il y a une vingtaine d'années. En principe, la situation est la même sur la côte du Pacifique que sur la côte de l'Atlantique. C'est une question d'argent.

J'aimerais parler de la décentralisation de l'administration. Je me souviens m'être entrepris avec Bob Winters, lorsqu'il était ministre des Travaux publics afin d'obtenir qu'il désigne un bon ingénieur sur la côte, qu'il lui fournisse les fonds nécessaires pour faire le travail, et lui dise: «Vas-y». S'il n'est pas capable, qu'il soit remplacé. En théorie, nous tendons à la décentralisation. Les directeurs régionaux sont censés exercer une plus grande autorité, même elle l'exerce surtout sur papier. Les autorités régionales—et je dirais de même de ceux que je connais des Travaux publics qui sont sur la côte du Pacifique, comme M. Prince l'a dit au sujet de Terre-Neuve—sont incapables de faire le travail bien qu'ils sachent que cela doit se faire.

Il me semble que c'est notre dernière réunion avec les représentants du moins pour cette phase de l'étude et que ces débats doivent constituer un élément du rapport, soit de fonder la décentralisation et la flexibilité sur la consultation locale et sur une base fonctionnelle plutôt que textuelle. Naturellement, monsieur le président, et je suis sûr que vous partagez mon sentiment, je ne puis approfondir une situation en particulier.

Le président: Vous comme moi sommes submergés, surtout lorsqu'il est question de marée de 28 pieds.

M. Barnett: J'ai appris de manière frappante, ici, qu'il faut envisager quelle pêche particulière de telle région en particulier, tenir compte du genre de navire et gréement pouvant le mieux convenir à un travail efficace. Nous aurons de la difficulté à cause de la variété de l'équipement. La même situation prévaut pour la pêche au saumon sur la côte ouest, entre les bateaux de pêche au filet maillant, les bateaux senneurs et les chalutiers. Je ne crois

[Text]

not think I need to ask questions—it was a fact that was brought out—that we must think in terms of the kinds of harbours that are needed to provide fisheries facilities for each individual type of fishery in a given area. Those principles apply equally on the Pacific Coast as they do on the Atlantic Coast. I am assuming that no one on this Committee will have any objection if there is some out-spill on the Pacific Coast or I will be hearing from the radicals.

The other thing, which I think has been borne out by suggestions of many of the people who are here, is that we should also stress strongly the desirability, at an appropriate time, of a committee of the members who have concerned themselves with this problem to be given a chance to have a first-hand look at it.

I have confined myself to some general observations, but this is the feeling I get out of listening to these people who have come here and, as always, I find it the most refreshing and valuable part of sitting on a Parliamentary committee to get this kind of new voices rather than having to listen to Mr. Bell or Mr. Crouse or . . .

Mr. Crouse: Hear! Hear!

Mr. Barnett: Not only them. I am not downgrading their contributions at all, but I would like to join the other members who have expressed their appreciation to those who have come to tell us this so frankly and straightforwardly and succinctly.

The Chairman: Thank you, Mr. Barnett.

That reference to my being a landlubber—I am on the shores of Lake Superior and our great fishing problem is that we have no fish any longer because somebody decided to build a seaway and forgot about the eels.

Mr. Barnett: We spent many long hours talking about that years ago.

The Chairman: Living in an area where things are done to us without any decisions or without any consultations is something we are very knowledgeable about in Northern Ontario.

Mr. Marshall.

Mr. Marshall: I just have two short points and ask Mr. Prince to make two short answers so that we can get out of here.

I think we brushed aside—he made a point about regionalization which Mr. Barnett referred to—regionalization of policy rather than a national policy, and since we are concerned mainly with the Atlantic region, I wonder if Mr. Prince would be in agreement with our recommending that there should be separate regional policies for Canada with regard to provision of breakwaters, wharves and support facilities for the fisheries.

Mr. Prince: Yes. In essence, Mr. Marshall, that is exactly what I would suggest because it is the characteristic of the fisheries that has to be taken into consideration and this does not follow through across Canada. Yes, fish goes all the way across, but how they catch the fish and what they do with it, etc., is quite different, and I think there is a definite need of a regionalization of thinking.

[Interpretation]

pas devoir demander de précision à ce sujet, mais il semble que l'on doive penser aux types de ports qui sont nécessaires pour permettre à chaque type de pêche de se faire dans une région donnée. Ces mêmes principes tout aussi bien à la côte du Pacifique qu'à la côte de l'Atlantique. Je suppose qu'aucun membre du comité ne s'opposera à ce que l'on mentionne en même temps la côte du Pacifique, sinon il s'agirait de radicaux.

D'après certaines suggestions formulées par les personnes qui sont présentes ici, il semble également que nous devrions envisager fortement la possibilité d'envoyer en temps voulu un comité de députés qui se préoccupent particulièrement de ce problème afin qu'ils aient l'occasion de constater d'eux-mêmes la situation.

Je me suis limité à des observations d'ordre général, mais j'ai exprimé les sentiments que m'ont inspiré les paroles de ces personnes et comme toujours, je trouve que pour un membre d'un comité parlementaire, c'est la partie la plus rafraîchissante et la plus valable qui nous permet d'entendre de nouvelles voix au lieu d'avoir à écouter M. Bell, M. Crouse ou . . .

M. Crouse: Bravo!

M. Barnett: Je ne vais pas tous les nommer. Je ne cherche pas du tout à dénigrer leur participation, mais j'aimerais me joindre aux autres membres du comité pour remercier les témoins d'être venus nous donner des explications si franches, si directes et si succinctes.

Le président: Merci, monsieur Barnett.

On me traite de terrien, mais je vis sur les rives du Lac Supérieur et notre problème, en ce qui concerne la pêche, est que nous n'avons plus de poissons parce que quelqu'un a décidé de construire une voie maritime, oubliant tout à fait les anguilles.

M. Barnett: Nous en avons déjà discuté pendant de longues heures il y a des années.

Le président: Dans le nord de l'Ontario, nous savons très bien ce que c'est que de vivre dans une région où l'on fait des choses sans nous consulter.

Monsieur Marshall.

M. Marshall: Je n'ai que deux brèves questions à poser et je demanderais à M. Prince de me donner deux réponses brèves afin que nous puissions terminer la séance.

Il a parlé de la régionalisation, à laquelle M. Barnett avait fait allusion, mais je crois que nous avons plutôt laissé de côté la régionalisation des politiques au profit d'une politique nationale, et puisque nous nous préoccupons principalement de la région de l'Atlantique, je me demande si M. Prince serait d'accord pour que nous recommandions l'adoption de politiques régionales distinctes au Canada en ce qui concerne les brisants, les quais et autres installations pouvant aider l'industrie de la pêche.

M. Prince: Oui. En somme, monsieur Marshall, c'est exactement ce que je suggérerais, car il faut tenir compte de cette caractéristique, dans le domaine de la pêche, les conditions n'étant pas les mêmes dans tout le Canada. Il est vrai que la pêche se fait partout, mais la façon de pêcher, de même que l'équipement utilisé et ainsi de suite diffèrent de beaucoup, et à mon avis, il faut certainement penser en terme de régionalisation.

[Texte]

Mr. Marshall: I think we should take note of his comments, Mr. Chairman, because Mr. Prince was on the west coast for many years before he came to the wonderful paradise of Newfoundland—I do not think he will ever go back.

Mr. Prince: A Newfoundlander once removed.

Mr. Marshall: The other question I wanted to ask him is—we are talking about a service-centre concept, but I think in Newfoundland we have a different service-centre concept which came about from a master plan evolved a few years ago. Could he just spend a couple of moments to explain that to the members of the Committee?

Mr. Prince: Yes. The province is starting to build what we call “service centres” in service centre areas. These are facilities that have many activities going on. For example, in one area there could be haul-out, machine shop building, electronic servicing. It is a sort of community facility in which we will have bids to operate certain sections by private enterprise or a community if they wish to operate a haul-out. But the main thrust behind this is to keep the fishing fleet at sea. In Newfoundland there is a tremendous problem. The servicing for our radar is in St. John's, and if the trouble is, we will say, in Port-aux-Choix, that is a day's journey just to go up to fix it. The idea was to get these service agencies closer to the fishing fleet and the fleet in good repair and operational.

● 1605

Also, our fishermen now have to look for a beach to put their boats up on, and there is damage done because the vessels are becoming much heavier and bigger. We have four of these service centres under construction now and we hope we can get together with the federal government to share some of the costs. Some of these facilities cost well over \$500,000. They are quite sophisticated and they have a definite part to play in the rationalization and development of the fishery in Newfoundland.

The Chairman: I guess that is it. I would like to thank all of our witnesses who came today. I can assure you that I believe we are all nonpartisan in this and we are going to write a good, strong report.

One of the items in the report has got to be that somehow this Committee, or a special committee along the same lines composed of many of the same people, will have to continue. I am sure we will have to come to visit you, because I think we will have to see what you are telling us about, so you will be hearing from us again.

Thank you very much for coming.

One announcement. The meeting *in camera* on Monday at 5 o'clock will be in room 208, to begi the draft of the report. The next meeting, which we can continue after we consider our report, would be at eight o'clock. That eight o'clock meeting will be in Mr. Drury's office.

I think Miss Cameron would like to have a list of the people. We should send a notice out about this meeting: who is going to finally sit down and write the report with the present Committee because there have been names shifted back and forth. We can work that out on Monday.

[Interprétation]

M. Marshall: Je crois qu'il faudrait prendre ces observations en note, monsieur le président, car M. Prince a vécu plusieurs années sur la côte ouest avant de se rendre au merveilleux paradis qu'est Terre-Neuve, et je ne crois pas qu'il y retournera.

M. Prince: Je suis un Terre-Neuvien qui s'était éloigné une fois.

M. Marshall: L'autre question que je voulais lui poser avait trait à l'idée d'un centre de service, mais je crois qu'à Terre-Neuve la façon dont nous concevons les centres de service diffère de celle qui était à la base d'un plan original conçu il y a quelques années. Pourrait-il l'expliquer pendant quelques instants aux membres du comité?

M. Prince: Certainement. La province commence à construire ce que nous appelons des «centres de service» dans des secteurs de centres de service. Il s'agit d'installations où se déroulent plusieurs activités. Par exemple, dans un secteur il pourrait y avoir une cale sèche, un atelier de réparation de machines, un service de réparation d'appareils électroniques et ainsi de suite. Il s'agit d'un genre d'installation communautaire et des entreprises privées où une localité soumettra des offres pour faire fonctionner l'un ou l'autre des services, comme par exemple la cale sèche. Mais l'objectif principal est de maintenir la flotte de pêche en mer. A Terre-Neuve, des difficultés considérables existent. Le service de réparation pour notre radar se trouve à Saint-Jean, et si des difficultés se présentent, par exemple, à Port-aux-Choix, il faut donc un voyage d'une journée pour aller le faire réparer. L'idée était de rapprocher ces services de la flottille de pêche, ce qui permettrait de mieux réparer les bateaux et de les garder en bon état.

De plus, nos pêcheurs doivent maintenant chercher une plage pour tirer leurs bateaux et ceux-ci s'abîment beaucoup parce qu'ils sont de plus en plus lourds. Quatre centres de réparations sont en construction et nous espérons pouvoir nous entendre avec le gouvernement fédéral pour nous partager les coûts. Certains de ces centres coûtent au delà de \$500,000. Ils sont très modernes, et joueront un rôle important dans la modernisation et l'expansion de la pêche à Terre-Neuve.

Le président: Je crois que c'est tout. Je désire remercier tous les témoins qui sont venus aujourd'hui. Je peux vous assurer que je suis certain de notre impartialité à tous; nous allons rédiger un beau rapport bien senti.

Probablement, nous dirons dans ce rapport, entre autres choses, que ce Comité, ou un comité spécial composé en grande partie des mêmes personnes, doit continuer le travail. Je suis certain que nous devons aller vous rendre visite, car nous devons voir de nos propres yeux ce dont vous nous avez parlé. Nous nous rencontrerons donc de nouveau.

Je vous remercie beaucoup d'être venus.

Une précision. La séance à huis clos de lundi à 17 h. 00 se tiendra dans la pièce 208; nous commencerons la rédaction de notre rapport. La prochaine séance—nous pourrions poursuivre après avoir entrepris notre rapport—aura lieu à 20 h. 00 dans le bureau de M. Drury.

Je crois que M^{lle} Cameron voudrait une liste des participants. Nous enverrons un avis à propos de cette séance: nous vous dirons qui doit participer à la rédaction de ce rapport en collaboration avec ce Comité, parce que plusieurs noms ont été ajoutés et retranchés. Nous pourrions

[Text]

Perhaps the people who write the report should be the same ones who present the report on Tuesday.

Mr. McLaughlin: Mr. Chairman, I know the hour has passed, but I do not feel that I can go back to Grand Manan and face my friends and fellow fishermen—"sufferers" as my colleague, Mr. Green, has said—without putting in an extra plug for the urgency to have another wharf built at Seal Cove for the protection of our lobster fleet and our sardine carriers, as well as facilities for lobster buying there.

There is one other thing that was mentioned by Mr. Savage this morning. The inshore fishermen of Campobello operate in small trawl boats without radar. They want a navigation buoy placed on the lower end of Green Islands Shoal. This would be a great help to these fishermen who operate in small boats as this is a small fishing area, and very productive, but to go out in thick fog and try to find the area without something to run for, is quite a job.

I feel this is a step toward better communication between government officials and the fishermen of the different areas. We must get down to the grass roots and find out what the fishermen want, and what they need to keep their equipment up which today costs a lot of money.

On Seal Cove alone, the 40 lobster boats, at replacement cost today would be valued at over \$600,000. These boats fish somewhere in the vicinity of 12,000 traps, and these would be valued at about \$125,000. The wharf space is overcrowded for the fall fishery. These traps must be stored on the wharf until they can get them set. When a storm comes up, they are in for a big loss as a lot of them are smashed up and washed overboard.

In closing, I would just like to express my thanks for the opportunity to appear before this Committee. Thank you.

• 1612

The Chairman: Thank you very much.

We will adjourn then.

Mr. Crouse: Mr. Chairman, I would like to know when we would receive a report back from this Committee. Your committee will be sitting to assess what has been said here today.

The Chairman: We will be sitting on Monday to make a report. We will be presenting it to the full Committee. This is the subcommittee. On Tuesday the report will go to the House at some point along the line. I am not sure what happens from there on in.

Mr. Bell, perhaps you could give us an answer to that.

Mr. Wilson: I would like to know, approximately, when we could have some information on this report a week, two weeks, three weeks, a month?

[Interpretation]

nous mettre d'accord pour lundi. Je crois que ceux qui participeront à la rédaction du rapport devraient également le présenter mardi.

M. McLaughlin: Monsieur le président, je sais que l'heure est terminée, mais je n'ai pas le courage de retourner à Grand Manan et de revoir mes amis et collègues pêcheurs,—«mes frères dans la peine» comme mon collègue M. Green l'a dit,—sans insister une fois de plus sur l'urgence de construire un nouveau quai à Seal Cove pour la protection de notre pêche et notre flotte de pêche au homard, et de nos sardiniers, et également sur l'urgence de construire des installations pour le commerce du homard sur place.

Ce matin, M. Savage a parlé d'une chose. Les pêcheurs côtiers de Campobello se servent de petits bateaux à la traîne et ne sont pas équipés de radars. Ils veulent qu'un signal de navigation soit placé sur la partie inférieure de Green Islands Shoal. Ce serait très utile pour ces pêcheurs qui possèdent de petites embarcations car il s'agit d'un petit secteur de pêche très productif, mais il est très difficile de sortir dans le brouillard épais et d'essayer de trouver la région sans point de repère.

De plus, cela servirait une meilleure compréhension entre les représentants du gouvernement et les pêcheurs des différentes régions. Nous devons maintenant nous adresser à la source et demander aux pêcheurs eux-mêmes ce qu'ils désirent, ce dont ils ont besoin, pour entretenir leur matériel qui, par les temps qui courent, coûte très cher.

Prenons simplement l'exemple de Seal Cove, les quarante bateaux de pêche au homard ne seraient pas remplaçables aujourd'hui à moins de \$600,000. Ces bateaux ont environ 12,000 nasses dont on pourrait estimer la valeur à environ \$125,000. A l'automne, le quai est surchargé. En effet, ces nasses doivent être entreposées sur le quai jusqu'au moment où il est possible de les poser. Au moment de la tempête, les pertes se font nombreuses car les rafales endommagent les quais.

En guise de conclusion, je tiens à vous remercier pour m'avoir permis de comparaître devant ce Comité. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

Nous allons donc lever la séance.

M. Crouse: Monsieur le président, j'aimerais savoir quand nous recevrons le rapport du Comité. Votre Comité siègera pour mettre à l'étude les délibérations d'aujourd'hui.

le président: Nous siégerons lundi pour faire un rapport. Nous le présenterons au Comité plénier. Ici, nous sommes en sous-Comité. Mardi prochain, le rapport sera renvoyé à la Chambre. Je ne sais pas ce qui se passera par la suite.

Monsieur Bell, pourriez-vous nous apporter des précisions à cet égard?

M. Wilson: J'aimerais savoir quand nous aurons des renseignements sur ce rapport. S'agit-il d'une semaine, de deux semaines, de trois semaines ou d'un mois?

[Texte]

Mr. Bell: It is just a matter of days.

The Chairman: Yes, until the report goes out, because it has got to be in by May 31.

Mr. Crouse: And it is a couple of weeks before they do anything.

The Chairman: Yes.

Mr. Crouse: You get the report, but action is another thing.

The Chairman: To get something done is another thing.

Mr. Haliburton: But we think it will be a far cry from what the government is going to do.

[Interprétation]

M. Bell: C'est une question de quelques jours.

Le président: Jusqu'à ce que le rapport soit renvoyé à la Chambre car il doit être terminé avant le 31 mai.

M. Crouse: Et il faut compter deux semaines avant d'écrire le rapport.

Le président: Oui.

M. Crouse: On reçoit le rapport, mais les mesures qui y donnent suite constituent une autre paire de manches.

Le président: C'est autre chose que de prendre les mesures qui s'imposent.

M. Haliburton: Mais je pense que cela s'éloignera beaucoup de ce que le gouvernement entend faire.

HOUSE OF COMMONS

Sub-issue No. 4

Monday, May 28, 1973

Chairman: Mr. Paul McRae

CHAMBRE DES COMMUNES

Sous-fascicule n° 4

Le lundi 28 mai 1973

Président: M. Paul McRae

*Minutes of Proceedings
of the Sub-committee on*

*Procès-verbaux
du sous-comité sur les*

Harbour and Wharf Facilities (Atlantic Regions)

of the Standing Committee on

National Resources and Public Works

Installations portuaires et les quais (Régions de l'Atlantique)

du Comité permanent des

Ressources nationales et des Travaux publics

RESPECTING:

Harbour and Wharf Facilities in Small Craft
Harbours in the Atlantic Regions.

CONCERNANT:

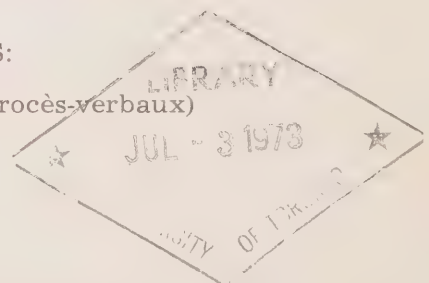
Les installations portuaires et les quais pour
petites embarcations des régions de l'Atlanti-
que.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

SUB-COMMITTEE ON HARBOUR AND WHARF
FACILITIES (ATLANTIC REGIONS)
OF THE
STANDING COMMITTEE ON NATIONAL
RESOURCES AND PUBLIC WORKS

SOUS-COMITÉ SUR LES INSTALLATIONS
PORTUAIRES ET LES QUAIS (RÉGIONS DE
L'ATLANTIQUE)
DU
COMITÉ PERMANENT DES RESSOURCES
NATIONALES ET DES TRAVAUX PUBLICS

Chairman: Mr. Paul McRae

Président: M. Paul McRae

Messrs.

Messieurs

Barnett
Carter

Crouse
McCain

Rompkey
Rooney

Trétrault—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du sous-comité

Lois A. Cameron

Clerk of the Sub-committee

Pursuant to the Order of the Standing Committee
on National Resources and Public Works on May 8,
1973:

On Monday, May 28, 1973:

Mr. Rompkey replaced Mr. LeBlanc (*Westmor-
land-Kent*).

Mr. McCain replaced Mr. Haliburton.

Conformément à l'ordre adopté par le Comité per-
manent des ressources nationales et des travaux
publics le 8 mai 1973:

Le lundi 28 mai 1973:

M. Rompkey remplace M. LeBlanc (*Westmorland-
Kent*).

M. McCain remplace M. Haliburton.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MAY 28, 1973

(8)

[Text]

The Sub-committee on Harbour and Wharf Facilities in Small Craft Harbours in the Atlantic Regions of the Standing Committee on National Resources and Public Works met *in camera* this day at 5:10 o'clock p.m., the Chairman, Mr. McRae, presiding.

Members of the Sub-committee present: Messrs. Barnett, McCain, McRae, Rompkey and Rooney.

Other Member present: Mr. Marshall.

The Sub-committee resumed consideration of its Order of Reference from the Committee. (*See Minutes of Proceedings of Friday, May 11, 1973, Sub-Issue No. 1.*)

The Sub-committee proceeded to consider a draft report to the Committee.

Ordered,—That the evidence adduced by the Sub-committee on Tuesday, May 22, 1973 be appended to this day's Minutes of Proceedings. (*See Appendix A.*)

At 6:40 o'clock p.m., the Sub-committee adjourned to 8:00 o'clock p.m. this day.

MONDAY, MAY 28, 1973

(9)

The Sub-committee on Harbour and Wharf Facilities in Small Craft Harbours in the Atlantic Regions of the Standing Committee on National Resources and Public Works met *in camera* this day at 8:05 o'clock p.m., the Chairman, Mr. McRae, presiding.

Members of the Sub-committee present: Messrs. Barnett, McCain, McRae and Rooney.

Other Member present: Mr. Marshall.

Appearing: The Honourable C. M. Drury, President of the Treasury Board.

The Sub-committee resumed consideration of its Order of Reference from the Committee. (*See Minutes of Proceedings of Friday, May 11, 1973, Sub-Issue No. 1.*)

At 9:30 o'clock p.m., the Sub-committee adjourned to 8:30 o'clock a.m., Tuesday, May 29, 1973.

PROCÈS-VERBAUX

LE LUNDI 28 MAI 1973

(8)

[Traduction]

Le sous-comité sur les installations portuaires et les quais pour petites embarcations des régions de l'Atlantique, du Comité permanent des ressources nationales et des travaux publics se réunit aujourd'hui à huis clos à 17 h 10, sous la présidence de M. McRae.

Membres du sous-comité présents: MM. Barnett, McCain, McRae, Rompkey et Rooney.

Autre député présent: M. Marshall.

Le sous-comité reprend l'étude de son ordre de renvoi établi par le Comité. (*Voir les procès-verbaux et témoignages du vendredi 11 mai 1973, sous-fascicule n° 1.*)

Le sous-comité entreprend l'étude d'un projet de rapport du comité.

Il est ordonné—Que les témoignages présentés par le sous-comité le mardi 22 mai 1973 soient annexés au procès-verbal de ce jour. (*Voir appendice A.*)

A 18 h 40, le sous-comité suspend ses travaux qui reprendront aujourd'hui à 20 heures.

LE LUNDI 28 MAI 1973

(9)

Le sous-comité sur les installations portuaires et les quais pour petites embarcations des régions de l'Atlantique, du Comité permanent des ressources nationales et des travaux publics se réunit aujourd'hui à huis clos à 20 h 05, sous la présidence de M. McRae.

Membres du sous-comité présents: MM. Barnett, McCain, McRae et Rooney.

Autre député présent: M. Marshall.

Comparent: L'honorable C. M. Drury, président du conseil du Trésor.

Le sous-comité reprend l'étude de son ordre de renvoi établi par le comité. (*Voir les procès-verbaux et témoignages du vendredi 11 mai 1973, sous-fascicule n° 1.*)

A 21 h 30, le sous-comité suspend ses travaux qui reprendront à 8 h 30, le mardi 29 mai 1973.

Le greffier du Comité

J. H. Bennett

Clerk of the Sub-committee

APPENDIX "A"

Evidence adduced before the Sub-committee on Harbour and Wharf Facilities in Small Craft Harbours in the Atlantic Regions of the Standing Committee on National Resources and Public Works on Tuesday, May 22, 1973.

(Recorded by *Electronic Apparatus*)

• 2018

[Text]

The Chairman: At our last meeting on Monday, May 14, the subcommittee agreed to a schedule of meetings for this week. However, as most of you are already aware, we have encountered difficulties in the scheduling of witnesses and in the arrangements pertaining to times that the subcommittee might meet. Those are quite, quite substantial difficulties; consequently, it has become necessary to alter the schedule agreed upon by the subcommittee.

The details of the revised schedule are included in the copies that the Clerk of the Committee has distributed to you. Basically, it provides that we will hear fishermen from the Newfoundland, Labrador and Gulf of St. Lawrence areas tomorrow—that is, Wednesday at 3.30 p.m.—and those from the Bay of Fundy and South Shore of Nova Scotia on Friday, May 25. The Deputy Minister of Fisheries from Newfoundland, Mr. Prince, has also agreed to be with us on Friday. The subcommittee will meet at 9.30 a.m. on Friday, and, should it be necessary, will continue through 11:00 a.m. and after a break for lunch will resume sitting at 2:00 p.m. I hope we might have the agreement of the subcommittee to this revised schedule.

Mr. McCain: What did you say about that meeting again?

The Chairman: We have a possible extension. The Friday, May 25 meeting looks as though it is going to go on through a good portion of the day, so we have arranged to meet in the afternoon, if necessary.

Mr. Lundrigan: Are you prepared to go beyond, say, 5.00 p.m., which would be the normal time to adjourn?

The Chairman: I think that would be reasonable. How does the Committee feel about that?

Mr. Rompkey: I think you should play it by ear, Mr. Chairman. I do not think we can decide that now.

The Chairman: I think the difficulty we are having is to fit it all in a given time. I think we should be able to go on until 6.00 p.m., or so, and play it by ear at that particular point.

Mr. Lundrigan: All right.

The Chairman: Mr. LeBlanc.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): I was hoping this would be adopted as it is but may I ask for a slight change? I am having trouble getting two of the people who want to come from Baie Ste. Anne, down to Cape Tormentine. I would ask if they could come Friday.

The Chairman: Are their names shown on the list?

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): No. we were hoping to get them today at 9.30 a.m., and this suddenly turned out to be completely unrealistic.

APPENDICE «A»

Témoignages présentés au sous-comité sur les installations portuaires et les quais pour petites embarcations des régions de l'Atlantique, du Comité permanent des ressources nationales et des travaux publics le mardi 22 mai 1973.

(Enregistrement électronique)

[Interpretation]

Le président: Lors de notre dernière séance, le lundi 14 mai, le sous-comité a convenu du calendrier des réunions de cette semaine. Cependant, comme vous le savez probablement déjà, nous avons eu des difficultés à concilier les heures où les témoins étaient disponibles avec celles où le Comité pouvait se réunir. C'est toujours très délicat; il a donc fallu changer le programme qui avait été adopté par le sous-comité.

Vous trouverez l'horaire révisé dans les documents que le greffier du Comité vous a distribués. Il est prévu que nous entendrons les pêcheurs de Terre-Neuve, du Labrador et du golfe du Saint-Laurent, demain, c'est-à-dire mercredi à 3 h 30, et ceux de la baie de Fundy et du sud de la Nouvelle-Écosse, le vendredi 25 mai. Le sous-ministre des Pêcheries de Terre-Neuve, M. Prince, a aussi accepté d'être parmi nous vendredi. Le sous-comité siégera de 9 h. 30 à 11 h. vendredi, et s'il y a lieu, il recommencera à siéger après une pause pour le déjeuner. J'espère que le sous-comité acceptera cet horaire révisé.

M. McCain: Qu'avez-vous dit au sujet de la séance?

Le président: Nous pouvons la prolonger. En effet, comme la séance du 25 mai pourrait se poursuivre très longtemps, nous avons pris les dispositions nécessaires pour siéger également l'après-midi, si c'est nécessaire.

M. Lundrigan: Êtes-vous prêt à dépasser 5 h., ce qui serait l'heure normale d'ajournement?

Le président: Je crois que cela serait possible. Qu'en pense le Comité?

M. Rompkey: Je crois que vous devriez décider en temps et lieu, monsieur le président. Je ne crois pas que nous pourrions décider cela maintenant.

Le président: Il me semble difficile de tout comprimer dans une certaine période de temps. Je crois que nous pourrions siéger jusqu'à 6 h., et ensuite je déciderai l'heure de l'ajournement, selon les circonstances.

M. Lundrigan: Très bien.

Le président: Monsieur LeBlanc.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): J'espérais que cela serait adopté tel quel, mais puis-je demander un léger changement? Je n'ai pas encore réussi à faire parvenir à Cap Tormentine deux personnes de baie Sainte-Anne qui désirent venir ici. J'aimerais bien qu'elles puissent venir vendredi.

Le président: Leurs noms sont-ils sur la liste?

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Non. Nous avions espoir qu'elles pourraient venir aujourd'hui, à 9 h 30, et cela s'est soudainement avéré absolument impossible.

• 2020

The Chairman: Would anyone object to that? I would not have any objection; we are just trying to fit people in as well as we can.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): They have pretty well common problems, I expect, with the Bay of Fundy and southern Nova Scotia; they do the same type of fishing basically.

The Chairman: Is that agreed?

Mr. McCain: I am sorry. What is it exactly that you asked?

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): We had hoped to have a group from the Northumberland Straits-Gulf of St. Lawrence in here today. This became completely unrealistic, when we tried to get them up here.

Mr. McCain: So you want to bring them in on Friday instead?

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): We are trying to bring a couple of them in.

Mr. McCain: It is agreed that that is going on in the afternoon, if necessary. That should leave time, should it not?

The Chairman: Yes. The point is that it is open-ended.

Mr. Rompkey: On a point of information, Mr. Chairman. This Mr. Wayne Prinden, of Baie Verte.

Mr. Marshall: Mr. Chairman, there is nobody to come after May 25, is that right?

The Chairman: We have to report to the main Committee on Tuesday, May 29, so we thought we should have to meet on Monday to get a report together. We also had hoped that part of our report would include a strong recommendation that this Committee would continue after May 31. I think our terms of reference allow us to go up to something like June 8, but we should like to get the thing lengthened. We need this report to go in with the estimates, but we shall look upon it as an interim report.

This is what we are up against, but there is no intention, at this point, to cut it off at that stage, other than to get the interim report out.

Mr. Carter: Mr. Chairman, if we find that we cannot do the type of job we want to do by that date, are we able to go beyond it?

The Chairman: We are, according to the terms of reference; we are not in terms of getting a report in to the Committee for the estimates.

Mr. Carter: I think we can do it in that time. If we cannot, do we have to close it out and make a report if we are not ready to do so?

The Chairman: We agreed in the first place that it would be an interim report. The final report will not be done until we are satisfied. It has to be done by June 8, if we do not get our terms of reference extended. But I think that would be one of the things that we would do in the interim report—make sure that happened. It is fairly safe. There is certainly nothing to force this, other than the fact that I think it makes sense to get an interim report in with the estimates.

Le président: Y a-t-il des objections? Je n'en ai aucune; nous tentons d'arranger l'horaire des auditions du mieux que nous pouvons.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Je crois que ces pêcheurs ont des problèmes assez semblables à ceux des pêcheurs de la Baie de Fundy et du sud de la Nouvelle-Écosse, ils font le même genre de pêche.

Le président: Est-ce adopté?

M. McCain: Excusez-moi. Qu'est-ce que vous demandez exactement?

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Nous espérons faire venir aujourd'hui un groupe de pêcheurs de la région du Détroit de Northumberland et du Golf du Saint-Laurent. Mais cela s'est avéré absolument impossible.

M. McCain: Et vous voulez les faire venir vendredi?

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Nous essayons d'en faire venir quelques-uns.

M. McCain: Il est entendu que ce sera dans l'après-midi, si nécessaire. Ce qui nous laisse du temps n'est-ce pas?

Le président: La formule n'est pas arrêtée.

M. Rompkey: Seulement un renseignement, monsieur le président. Ce M. Wayne Prinden, de Baie Verte.

M. Marshall: Monsieur le président, personne ne témoignera après le 25 mai, n'est-ce pas?

Le président: Nous devons rendre notre rapport au Comité principal le mardi 29 mai, nous avons donc cru bon de nous rencontrer lundi afin de rédiger ce rapport. Nous souhaitons aussi qu'une partie de ce rapport recommande fortement que le comité continue après le 31 mai. Je crois que notre mandat nous permet de siéger jusqu'au 8 juin environ, mais nous aimerions avoir une extension. Il nous faut ce rapport pour l'adoption du budget des dépenses, mais nous devons le considérer comme un rapport provisoire.

C'est ce à quoi nous nous butons, mais il n'est pas question, pour l'instant, de tout arrêter, sauf pour rédiger ce rapport provisoire.

M. Carter: Monsieur le président, si nous constatons que nous ne pouvons faire le genre de travail que nous voulons faire, avant cette date, pouvons-nous aller au-delà?

Le président: Nous le pouvons, selon notre mandat. Nous ne le pouvons pas, à cause du rapport provisoire que nous devons remettre au Comité avant le budget des dépenses.

M. Carter: Je crois que nous pouvons le faire à temps. Si nous ne le pouvons pas, devons-nous fermer le dossier et faire un rapport même si nous ne sommes pas prêts?

Le président: Nous nous sommes déjà entendus sur le fait que ce serait un rapport provisoire. Le rapport final ne sera rédigé que lorsque nous serons satisfaits. Il devra être prêt pour le 8 juin, si notre mandat n'est pas renouvelé. Mais je pense, qu'il faut, dans le rapport provisoire, faire en sorte que cela se produise. C'est assez sûr. Il n'y a certainement rien qui oblige cela, sauf que je crois raisonnable de rédiger un rapport intérimaire avant le débat sur le budget des dépenses.

Mr. Marshall: I am having difficulty getting people to come up within the required times. I am sure they will want to direct some input.

The Chairman: I see no reason why we could not schedule meetings during the following week, once we have our interim report, done. But I do not see how we can do our interim report too much later than that; the Committee has given us May 29 as the date that they expect us to make our report to the full Committee.

Mr. Crouse: Mr. Chairman, is it proper to ask on what basis people were recommended? There are names here for Wednesday and for Friday, for example, from different areas. On the Friday I note that there are some from the South Shore of Nova Scotia; they come with good reason, when you consider all the wharves that have not been repaired, but I am curious as to how they were invited?

The Chairman: There were three major groups, including from Newfoundland and Labrador. As I indicated earlier, we had difficulty fitting people into the time scheduled so we just had to take them as we could fit them in. We tried to set aside three meetings but this was not possible and so we had to confine it to two, although the Friday meeting is extended really into a third meeting. The three groups are Newfoundland and Labrador; Bay of Fundy and the south shore of Nova Scotia; and the Gulf of St. Lawrence.

• 2025

Mr. Crouse: Thank you, Mr. Chairman. I am wondering on what basis the selections were made; I see that there are a couple from the south shore area and I was wondering who made the recommendations. Not that it matters, I am just curious as to how some of them were selected.

The Chairman: It was agreed and to my knowledge this was carried out fully: that the members of the subcommittee submit the names of the fishermen or their representatives to be invited to appear and to submit them to the clerk of the subcommittee as soon as possible. As far as I know, everybody whose name was submitted is on the list. We did not scrutinize them particularly at all with individual members.

Mr. Crouse: That is fine. Thank you.

The Chairman: Regarding this evening's meeting, because of the number of committees that are meeting we were unable to make arrangements to proceed in the normal manner. There are four committees meeting tonight and this Committee officially is not meeting right now but we are here. I therefore took it upon myself to arrange that we hold this meeting in a rather informal fashion, without interpretation facilities and without provision for a printed record. I should point out that the meeting will be recorded and most likely it will be possible to have an unedited copy of the transcript made available to us for use during the preparation of our report.

Mr. Rompkey: Possibly we could call this a "noncommittee", Mr. Chairman.

Mr. Carter: Surely with such important people as the two ministers who can contribute so much, there should be a record of the proceedings, should there not?

M. Marshall: J'éprouve des difficultés à faire venir les gens, dans les limites de temps exigées. Je suis sûr qu'ils voudraient faire leur part.

Le président: Rien ne nous empêche de siéger pendant la semaine qui suit la rédaction de notre rapport provisoire. Mais je ne vois pas comment nous pourrions faire notre rapport provisoire à une date ultérieure; le Comité nous a donné jusqu'au 29 mai, et ils s'attendent qu'à cette date nous leur remettrons notre rapport.

M. Crouse: Monsieur le président, est-il convenable de demander à partir de quels critères ces gens ont été recommandés? Pour mercredi et vendredi, par exemple, je vois des noms qui proviennent de différentes régions. Vendredi, je vois qu'il y aura des gens du sud de la Nouvelle-Écosse; ils ont de bonnes raisons d'être ici, lorsqu'on considère tous les quais qui n'ont pas été réparés là-bas, mais je voudrais simplement savoir comment ils ont été invités?

Le président: Il y avait trois groupes principaux, y compris Terre-Neuve et le Labrador. Comme je l'ai déjà dit, nous avons beaucoup eu de difficultés à inscrire toutes ces personnes dans des limites de temps qui nous ont été imposées, nous avons dû nous plier à certaines contingences. Nous voulions avoir trois séances mais cela a été impossible, nous avons donc dû nous contenter de deux. Bien que la séance de vendredi, comprenne, en réalité une troisième séance. Les trois groupes sont: Terre-Neuve et le Labrador, la Baie de Fundy et le sud de la Nouvelle-Écosse; et le golfe du Saint-Laurent.

M. Crouse: Merci, monsieur le président. Je me demande à partir de quels critères on les a choisis; je crois qu'il y en a deux qui viennent de la région du sud, et je me demandais qui avait fait les recommandations. Cela n'a pas d'importance, je veux simplement savoir comment ceux-là ont été choisis.

Le président: Il avait été entendu et à ma connaissance c'est ce qui s'est passé, que les membres du sous-comité soumettraient les noms des pêcheurs ou représentants que l'on inviterait à comparaître, et que l'on soumettrait au greffier du sous-comité le plus tôt possible. A ma connaissance, tous les noms qui ont été soumis sont sur la liste. Nous ne les avons pas examinés un par un avec chaque député.

M. Crouse: Parfait. Merci.

Le président: Au sujet de la séance de ce soir. A cause du nombre de comités qui siégent actuellement, nous ne pourrions procéder de la façon actuelle. Quatre comités siègent ce soir, et officiellement ce comité ne siège pas actuellement. Mais nous sommes ici. J'ai donc décidé personnellement que cette séance serait d'un caractère officieux, sans interprétation, et sans rapport imprimé. Je dois mentionner que la séance sera enregistrée, et nous pourrions très probablement avoir une transcription, lors de la rédaction de notre rapport.

M. Rompkey: Nous pourrions peut-être appeler cela un nom comité, monsieur le président.

M. Carter: Vu la présence des deux ministres, deux témoins extrêmement importants il faudrait absolument un rapport de la réunion, n'est-ce pas?

The Chairman: Mr. Carter, I wish you had been with me in the efforts I made to try and get what we got.

Mr. Carter: Those are two key witnesses, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes. I think it is fairly safe to say we will have copies of everything that is said tonight in the hands of the members.

The subcommittee may even decide to print this at a later date if we so decide. However, to expedite matters this evening, I wonder if you would agree that we hold this meeting without interpretation and made a decision as to printing the evidence at a later date. We will have all the evidence on tape so it can be printed.

An hon. Member: D'accord.

The Chairman: This seems to be a formality and if we all agree then we can proceed.

Mr. Carter: Mr. Chairman, how soon can we have this printed from the tapes?

The Chairman: There will be some delay in printing but it would appear that it will be done by the first of next week so that we can use it to make our report together.

Mr. McCain: Mr. Chairman, is it possible to put an alternate name in there for Mr. Stanley Savage?

The Chairman: You want us to change the name?

Mr. McCain: The secretary may have been notified but I am not sure. Mr. Green from Grand Manan may have to substitute for Mr. Stanley Savage. I think Mr. Savage will be in touch with you about this but it should be Savage or Green, please.

The Chairman: Is that change agreeable to the Committee?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Lundrigan: Does this mean that the same practice will continue for the rest of the week?

The Chairman: No, the meeting tomorrow and the meeting on Friday are authorized and the printing and translation will be done. This is for tonight's meeting only. To give you an example, we probably could have had the thing printed at 9.30 this morning but we could not get the ministers, and there were a number of members who could not be here either at 9.30 this morning, so this is the kind of juggling we had to do.

• 2030

Mr. Crouse: Just what type of questions are we permitted tonight? I note we have the honourable Mr. Dubé with us.

In my own particular area there seems to be a conflict in the advice received by the Minister from his officials which does not coincide with the actual work carried out in practice in the constituency. For example I recently wrote to the Minister asking him to investigate the possibility of doing some work at a place called East Port Medway, Nova Scotia, where the wharf in that area is in a very dilapidated condition and should be repaired. The Minister wrote back to me and stated—I have not the copy of his letter with me—something to the effect that \$50,000 would be required to put the wharf in condition for use by the fishermen in that area, that funds were just not available but that certain work would be done. He stated that a contractor would be engaged to replace the barricade and remove loose timbers and make it safe for pedestrian

Le président: Monsieur Carter, vous auriez dû être avec moi, lorsque je me suis débattu pour obtenir ce qu'on a maintenant.

M. Carter: Ce sont deux témoins-clé monsieur le président.

Le président: Oui. Je pense qu'il est à peu près certain que les députés auront des copies de tout ce qui aura été dit ce soir.

Le sous-comité pourra même décider, à une date ultérieure, d'imprimer ce rapport. Cependant, afin de gagner du temps, seriez-vous d'accord pour que cette séance se fasse sans interprétation, et que nous prenions la décision de faire imprimer les témoignages à une date ultérieure. Nous aurons tous les témoignages sur ruban de telle sorte que cela pourra être imprimé.

Une voix: D'accord.

Le président: Cela semble être une formalité, et si nous sommes tous d'accord, nous pourrions procéder.

M. Carter: Monsieur le président, dans combien de temps le contenu des rubans pourra-t-il être imprimé?

Le président: Il y aura quelques retards dans l'imprimerie, mais il semble que cela sera prêt lundi prochain, de telle sorte que nous pourrions nous en servir lors de la rédaction de notre rapport.

M. McCain: Monsieur le président, est-il possible d'ajouter un autre nom à celui de M. Stanley Savage?

Le président: Vous voulez que nous changions le nom?

M. McCain: Le secrétaire a peut-être été avisé, mais je ne suis pas sûr. Il se peut qu'un certain M. Green, de Grand Manan, ait à remplacer M. Stanley Savage. Je crois que M. Savage communiquera avec vous à ce sujet, mais pourriez-vous inscrire Savage et Green?

Le président: Le comité consent-il à ce changement?

Des voix: Accepté.

M. Lundrigan: Est-ce que cela veut dire que nous allons continuer comme cela pour le reste de la semaine?

Le président: Non, on a autorisé les séances de demain et de vendredi, et les services d'imprimerie et de traduction seront faits. C'est seulement pour la séance de ce soir. Pour vous donner un exemple, si la réunion avait eu lieu à 9 h 30 ce matin, nous aurions pu faire imprimer le rapport, mais les ministères de même qu'un grand nombre de députés n'auraient pu être présents ce matin; vous voyez les problèmes.

M. Crouse: Quelle genre de question peut-on poser ce soir? Je remarque que l'honorable M. Dubé est avec nous.

Dans ma propre région, il semble y avoir un conflit entre l'avis que le ministre a reçu de ses fonctionnaires et le travail accompli dans cette circonscription. Ainsi, j'ai écrit récemment au ministre pour lui demander d'étudier la possibilité de certains travaux dans le port East Port Medway en Nouvelle-Écosse. Le quai est en très mauvais état et a besoin de réparations. Le ministre a répondu à ma lettre en déclarant—je n'ai pas la copie de cette lettre ici—qu'on devrait dépenser \$50,000 pour que les pêcheurs puissent utiliser le quai, somme dont on ne disposait pas, mais que l'on ferait certains travaux. Il a de plus ajouté que l'on ferait appel au service d'un entrepreneur afin de remplacer la barrière et d'enlever les poutres dangereuses pour la sécurité des piétons. Cependant, lorsqu'on a fait part de cette réponse aux habitants de la région, ils sont revenus à

travel, but when this reply was submitted to the people in the area they came back with an invitation to their member of Parliament to come look at the report because the Minister was obviously being ill-advised and improperly advised.

Why should this be so? Certainly I know the Minister well enough to know that he would not deliberately write to me, as a member of Parliament representing the south shore, and deliberately misinform me, yet his advice to me is entirely contrary to what his department is carrying out in the area.

The Chairman: Mr. Crouse, I will accept your question but I think it should come in its proper order. I also think that in such matters the Minister may not be prepared to give you an answer at this particular point. However, that is the chance you take when you ask a question.

Mr. Crouse: Fair enough.

The Chairman: Concerning the other reference given to us by the Committee, we will continue this evening our investigation into the needs of the harbour and wharf facilities in small craft harbours in the Atlantic regions.

We have with us this evening the Hon. Jack Davis, Minister of the Environment and Minister of Fisheries, the Hon. Jean-Eudes Dubé, Minister of Public Works, as well as Mr. W. W. Nicholl from the Harbours and Ports, Marine Service Administration, Department of Transport.

I will let the Ministers introduce their own people as they come along.

The Hon. Jean-Eudes Dubé (Minister of Public Works): I have Mr. G. B. Williams, Senior Assistant Deputy Minister, who has appeared before this Committee on previous occasions.

The Chairman: Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, I am not going to ask many questions because we have Mr. Cashen here from my area who, hopefully, will be able to give us a good overview tomorrow of the problem. I also hope that he will be able to give us some recommendations. So I will not go into the need, the concept of what the problem is and so on, but I would like to ask the Minister if he has any plan to put more money into the pot?

Mr. Dubé: I have said before to the main committee and, indeed, to the House of Commons that I personally was much concerned that we did not apply to marine works the type of financial resources which I felt should have been applied. In the past year I have been able to increase last year's estimate, by supplementary estimates, in the amount of \$4 million. Again, I am repeating what I have said—that I trust more funds will be applied to marine works.

In the course of recent years there has been less emphasis on marine works for inshore fisheries. But lately it has developed that inshore fisheries are of much greater importance and, therefore, better and more structures should be developed to serve inshore fishermen. So, although millions of dollars have been applied to marine works in recent years, I feel more should be done, and this is before the government now.

la charge et ont invité leur député à étudier ce rapport parce que le ministre, selon toute évidence, était mal informé.

Pourquoi cela? Je connais certainement assez bien le ministre pour savoir qu'il ne m'écrirait pas délibérément, en tant que député représentant la rive Sud, pour me donner des renseignements erronés. Cependant, selon moi, cet avis est entièrement le contraire au travail poursuivi par son ministère dans cette région.

Le président: Monsieur Crouse, je vais accepter votre question, mais je pense qu'elle devrait venir en temps voulu. De plus, je pense que, dans de tel domaine, il peut arriver que le ministre ne soit pas préparé à vous apporter une réponse, sur ce point particulier. Cependant, c'est le risque que vous prenez lorsque vous posez une question.

M. Crouse: Assez juste.

Le président: En ce qui touche l'autre point que nous a donné le comité, nous allons continuer ce soir notre étude des besoins d'installations portuaires dans les petits ports de mer de la région de l'Atlantique.

Ce soir, nous avons l'honorable Jack Davis, ministre de l'Environnement et ministre des Pêcheries, l'honorable Jean-Eudes Dubé, ministre des Travaux publics, et aussi M. W. W. Nicholl, des Havres et ports, administration des Services de la marine, ministère des Transports.

Je vais laisser les ministres présenter au fur et à mesure les personnes qui les accompagnent.

L'hon. Jean-Eudes Dubé (Ministre des Travaux publics): J'ai ici M. G. B. Williams, sous-ministre adjoint principal qui a comparu devant ce comité à plusieurs reprises.

Le président: Monsieur Lundrigan.

M. Lundrigan: Monsieur le président, je ne vais pas poser plusieurs questions parce que nous avons ici M. Cashen, de ma région, qui, je l'espère, serait capable de nous donner demain une bonne vue d'ensemble du problème. J'espère aussi qu'il sera capable de nous donner certaines recommandations. Ainsi, je ne vais pas m'attarder sur ce sujet. Cependant, j'aimerais demander au ministre s'il a l'intention d'investir plus d'argent dans ce domaine.

M. Dubé: J'ai dit auparavant au comité principal et à la Chambre des communes que, je me préoccupais beaucoup du fait de ne pas accorder aux travaux maritimes autant de subventions que je voudrais en accorder. L'année dernière, j'ai pu augmenter de 4 millions de dollars le montant des dépenses prévues grâce au budget supplémentaire. Encore là, je répète ce que j'ai dit auparavant, j'ai bon espoir que l'on accordera plus de subventions aux travaux maritimes.

Au cours des années passées, on a accordé moins d'importance aux travaux maritimes, par le fait même à la pêche côtière. Cependant, depuis un certain temps, la pêche côtière prend de plus en plus d'importance et on devrait donc aménager les installations, afin d'aider les pêcheurs côtiers. Ainsi, même si au cours des années passées on a affecté des millions de dollars aux travaux maritimes, il me semble que l'on devrait faire plus, et le gouvernement s'en occupe.

Mr. Lundrigan: Why was less emphasis placed on marine facilities?

• 2035

Mr. Dubé: It is difficult for me to answer about what has taken place in past years. I suppose one would have to review the deliberations which took place before this Committee and in the House of Commons to find out why there was less emphasis in the past and perhaps why there will be more in the future.

Mr. Lundrigan: What kind of emphasis will you place in the future? Are you saying that you are going to look at it more seriously? Can you tell us how? Can you also tell us, while you are answering the question, if the recommendations that will grow out of this Committee will just be a printed document that will end up on all of our desks or will it in fact be the basis for some constructive improvements?

Mr. Dubé: No, these are not my intentions at all. In fact, I presume that the recommendations from this Committee will accompany other recommendations that are now before the government to apply more resources to marine work.

Mr. Lundrigan: What type of resources, Mr. Minister, are you going to apply, and when?

Mr. Dubé: Of course...

Mr. Lundrigan: I do not have to repeat it, all of our members have said it and we have been reminded by officials in your and Mr. Davis' department that we are preaching to the converted. We have been telling the public servants or the Ministers that we need more facilities. I think everybody is aware of it, but what are we going to do about it, and when? How much more money is involved and what time frame are we looking at?

Mr. Dubé: Mr. Chairman, I cannot anticipate now how much money the Government of Canada will spend in the near future on these facilities.

Mr. Lundrigan: Are they going to pay out any?

Mr. Dubé: I am in no position to make any announcement at this time.

Mr. Lundrigan: Are you going to recommend, Mr. Minister, that we place more resources in marine facilities?

Mr. Dubé: I have already recommended that.

Mr. Lundrigan: When? This year?

Mr. Dubé: Since last year, and as a result of these recommendations last year we obtained \$4 million more in supplementary estimates.

Mr. Lundrigan: That is not enough to scrape the gulls' manure off the grumps where we tie up our boats. I can point out more needs in my riding than the total federal budget for marine facilities. I am not exaggerating. It has reached the point where I can place on the record 1,000 letters received in the last four years saying that fishing has not improved and therefore we cannot but the facilities there, there has been no improvement. I am sorry to say that unless we put the facilities there we are going to discourage fishing and there will be less need for it because people will not be able to go fishing. We have thousands of little wharves in the Atlantic Provinces. I cannot speak about British Columbia, but I imagine there are similar problems in some parts of British Columbia

M. Lundrigan: Pourquoi accorde-t-on moins d'importance aux installations maritimes?

M. Dubé: Il m'est difficile de répondre au sujet de ce qui s'est passé au cours des dernières années. Je suppose que l'on devrait reviser les délibérations qui ont eu lieu durant le Comité et à la Chambre des communes afin de savoir pourquoi on a attaché moins d'importance au cours du passé et peut-être aussi pourquoi on en accordera plus à l'avenir.

M. Lundrigan: Sur quoi mettrez-vous l'accent à l'avenir? Est-ce à dire que vous allez étudier cette question plus sérieusement? Pouvez-vous nous dire comment? Lorsque vous répondez à cette question, pouvez-vous aussi parler des recommandations qui ressortiront de ce Comité? S'agira-t-il simplement d'un document écrit qui restera sur tous nos pupitres ou si, en fait, cela servira de base à des améliorations constructives?

M. Dubé: Non. Ce n'est pas du tout mon intention. En fait, je présume que les recommandations de ce Comité seront avec d'autres recommandations qui sont maintenant devant le gouvernement afin d'appliquer plus de ressources aux travaux de la marine.

M. Lundrigan: Quel genre de ressources, monsieur le Ministre, allez-vous appliquer et quand?

M. Dubé: Naturellement...

M. Lundrigan: Je n'ai pas à le répéter, tous les membres l'ont dit et les fonctionnaires de votre Ministère et de celui de M. Davis nous l'ont rappelé, nous prêchons à un converti. Nous avons dit aux fonctionnaires ou aux Ministres que nous avions besoin de plus d'installations. Je crois que chacun est conscient de cela. Cependant, qu'allons-nous faire de cela et quand? Il faudrait combien d'argent et combien de temps?

M. Dubé: Monsieur le président, je ne peux pas savoir dès maintenant combien d'argent le Gouvernement du Canada dépensera dans un futur rapproché pour ces installations.

M. Lundrigan: Vont-ils dire quelque chose à ce sujet?

M. Dubé: Je ne puis pas maintenant faire quelque déclaration que ce soit.

M. Lundrigan: Monsieur le ministre, allez-vous recommander d'investir plus d'argent dans le domaine des installations maritimes?

M. Dubé: Je l'ai déjà recommandé

M. Lundrigan: Quand? Cette année?

M. Dubé: Depuis l'année dernière, et par suite de ces recommandations, l'année dernière nous avons obtenu 4 millions de dollars de plus dans les prévisions budgétaires supplémentaires.

M. Lundrigan: Cela ne suffit même pas pour nettoyer les estacades où nous amarrons nos bateaux des chiures de mouettes. Je puis souligner plus de besoins dans mon domaine que le budget fédéral total pour les installations maritimes. Je n'exagère pas. Cela atteint un point où je puis apporter 1,000 lettres reçues au cours des quatre dernières années selon lesquelles la pêche ne s'était pas améliorée et par conséquent, nous ne pouvions pas mettre des installations à cet endroit. Il n'y a pas eu d'amélioration. Je suis désolé de dire cela mais, si nous ne mettons pas d'installations à cet endroit, nous allons décourager la pêche et on aura moins de besoins dans ce domaine parce que les gens ne seront plus capables d'aller pêcher. Nous avons des milliers de petites installations portuaires dans

where marine facilities have disappeared and there is not room enough to tie up a punt.

We are saying that there is a fairly urgent need for a crash program. I will take the case of my province alone and let the other members speak for their provinces. We have 29,000 people out of work. When we realize that aside from the over-all, the major attack in the way that we will hear about it tomorrow, some of the major port facilities that we need, there are hundreds of little projects, slipways and some kinds of haul-outs and wharves and jet-ties, whatever they call them, and one thing and another. These things could be constructed by the fishermen themselves if a proper program was designed. Is there no possibility that you can convince your colleagues to come up with some kind of a program that could be called a fishermen's initiative program, such as Jack Marshall has talked quite a bit about, where we could get a good bit of money, a fund put into building back the fishing premises.

Mr. Dubé: As I said before, I have to agree with most of what you say; that more has to be done to improve the facilities, especially the small structures, and more emphasis has to be placed than there has been in the recent past on the creation, the improvement and the maintenance of these small structures which serve the inshore fishing industry. I say again that there is a request before the government for exactly that, but I am not in a position tonight to anticipate what the government decision will be. That is all I can say.

Mr. Lundrigan: I have one last question. I hope that you would not, in fact, because we have people here from various parts of Canada who would want to have some input, people with grass roots input. I hope that shortly after the report is made available to the various departments and to the Ministers that we will get a decision. I would like to ask a final question of Mr. Davis. Is there any final decision on the transfer of marine facilities? Is Mr. Davis before the committee, Mr. Chairman?

The Chairman: It is up to the Committee. Do you want to bring Mr. Davis before the Committee at the same time as Mr. Dubé?

• 2040

Mr. Lundrigan: Certainly. It is informal; we might as well.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Davis, is that agreeable?

Mr. Davis: It is up to you.

Mr. Dubé: It really makes no difference. It would be easier to ask me questions that pertain more to Public Works, and then perhaps Mr. Davis could ...

les provinces de l'Atlantique. Je ne puis parler de la Colombie-Britannique, mais j'imagine que dans certaines parties de cette province de tels problèmes ont fait disparaître les installations maritimes. Il n'y a pas assez de place pour y amarrer une barque.

Nous disons qu'on a grandement besoin d'un programme d'éclat. Je vais parler seulement de ma province et laisser les autres membres plaider le cas de leurs provinces respectives. Nous avons 29,000 personnes sans emploi. Lorsque nous nous rendons compte que, sauf l'ensemble, l'attaque la plus importante dans ce domaine dont nous ferons l'étude demain, certaines des installations portuaires les plus importantes dont nous avons besoin, il y a des centaines de petits projets, des petites cales de lancement, et quelques endroits pour déboîter la ligne, quelques havres et estacades, peu importe comment ils l'appellent et ainsi de suite. Ces installations seraient construites par les pêcheurs eux-mêmes si on leur accordait un programme adéquat. Ne serait-il pas possible de convaincre vos collègues d'arriver avec un genre de programme que l'on pourrait appeler un programme d'initiatives pour les pêcheurs, tels ceux dont Jack Marshall a tant parlé? Ne pourrait-on pas accorder un bon montant d'argent, afin de construire les installations pour les pêches?

M. Dubé: Comme je l'ai dit auparavant, je me dois d'être d'accord avec une bonne partie de ce que vous avez dit. Nous devons faire plus pour améliorer les installations, spécialement les petits bâtiments. On doit attacher beaucoup plus d'importance que par le passé à la création, à l'amélioration et à l'entretien de ces petits bâtiments qui servent la petite industrie de la pêche côtière. Je dis encore que l'on a présenté des requêtes au gouvernement à ce sujet. Cependant, ce soir il m'est impossible de prévoir quelle sera la décision du gouvernement. C'est tout ce que je puis dire.

M. Lundrigan: J'ai une dernière question. J'espère que cela ne serait pas, en fait, parce que nous avons ici des personnes provenant des nombreuses régions du Canada qui voudraient avoir des contributions, des personnes avec des contributions provenant du peuple. J'espère qu'aussitôt après que les nombreux ministères et ministres verront le rapport, on prendra une décision. J'aimerais poser une dernière question à M. Davis pour savoir s'il y a une décision finale au sujet du transfert des installations maritimes? Est-ce que M. Davis est présent au Comité, monsieur le président?

Le président: Cela allait du Comité. Voulez-vous que M. Davis compare devant le Comité en même temps que M. Dubé?

M. Lundrigan: Certainement. C'est irrégulier, mais nous le pourrions.

Le président: Est-on d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Davis, acceptez-vous?

M. Davis: Cela dépend de vous.

M. Dubé: Cela ne fait aucune différence. Cela serait plus facile de me poser des questions qui relèvent plus du ministère des Travaux publics et alors peut-être M. Davis pourrait ...

Mr. Rompkey: I think it would be better if we had Public Works first.

Mr. Lundrigan: Well, I will ask the question, and the ministers can decide which one will answer.

What is the ultimate destiny of Public Works marine facilities? Are they going to rest under the umbrella of Public Works, or are they going to be transferred to Environment and Fisheries?

Mr. Dubé: There is at the present time a decision which is almost made, a decision by Cabinet, to the effect that there should be a transfer of the programming of marine works, of small craft harbours, from the Department of Public Works to the Department of the Environment, and that there should be a transfer of the administration thereof, which at the present time comes under the Department of Transport, to the Department of the Environment. Of course, the construction and the actual maintenance, the physical part thereof, should remain under the Department of Public Works. This is a move that the three ministers concerned favour, the Minister of Transport, the Minister of the Environment, and myself.

It would be more logical to have the programming of the small craft harbours done by the Minister of Fisheries because fisheries do not come under the Department of Public Works, although the construction, as I say, should be done by us. We all agree with that, and this is in motion now. The final step has not been taken, but it is very close to it.

Mr. Lundrigan: Mr. Davis gave me the identical answer last March. I think it is almost verbatim. We agreed then on the necessity of it. We agreed with the plan as you have outlined it about the procurement, actual building, construction and maintenance being under your department, sir, and the actual decision-making process of determination of programs being under the Minister of the Environment, and there is still no decision. Can you tell us when you are going to make the decision?

Mr. Dubé: There again, you are asking me to make a government decision. I can only make Public Works decisions; I cannot make government decisions. Really it is very close to being made, in the very, very near future.

Mr. Lundrigan: Sir, this is important. I would like you to take back to your colleagues, sir, in conclusion, our concern that I think one of the reasons why we have lost part of our battle in the last several years has been the restructuring that has taken place. We have spent so much time restructuring and regrouping and determining who is going to have the final say that we have lost the impetus. So it is a very vital question. Until you determine who is going to be calling the shots in the particular area, there is nobody going to be putting any energy behind it.

Mr. Dubé: Of course, I should point out that during that period there has been a committee which is still in existence, an interdepartmental committee, consisting of officials of the Department of Public Works, the Department of Fisheries, the Department of Transport, and Treasury Board. All these requests you have been talking about for repairs, improvements, the building of new structures, have been and still are being channelled through this committee, which has an input from all the four departments mentioned.

M. Rompkey: Je crois que ce serait mieux si nous étudions en premier lieu les Travaux publics.

M. Lundrigan: Bien. Je vais poser la question et les ministres peuvent décider qui va répondre.

Qu'est-ce qu'il va advenir des installations maritimes des Travaux publics? Vont-elles relever encore des Travaux publics ou vont-elles appartenir désormais au ministère de l'Environnement et des Pêcheries?

M. Dubé: Présentement, le cabinet a presque pris une décision à laquelle la programmation des travaux maritimes des petites installations portuaires va passer du ministère des Travaux publics au ministère de l'Environnement. L'administration passerait du ministère des Transports au ministère de l'Environnement. Naturellement, la construction et l'entretien réels, c'est-à-dire le domaine physique, resterait au ministère des Travaux publics. Les trois ministres concernés, c'est-à-dire le ministre du Transport, celui de l'Environnement et moi-même, sommes d'accord pour ce changement.

Ce serait plus logique si le ministre des Pêcheries s'occupait de la programmation des petites installations portuaires parce que les pêcheries ne relèvent pas des Travaux publics même si la construction, comme je l'ai dit, devrait relever de notre compétence. Nous sommes tous d'accord à ce sujet et cela est en discussion. On n'a pas encore pris de décision finale, mais on est en train de le faire.

M. Lundrigan: M. Davis m'a donné une réponse semblable au mois de mars dernier. Je crois que c'est presque mot à mot. Nous en avons tous reconnu la nécessité. Nous nous sommes mis d'accord avec le plan que vous avez indiqué, selon lequel l'approvisionnement, la construction réelle et l'entretien relèveraient de votre ministère et le procédé de prises de décisions quant à la détermination des programmes relèveraient du ministère de l'Environnement. Aucune décision n'a encore été prise. Pouvez-vous nous dire quand vous allez le faire?

M. Dubé: Encore là, vous me demandez de prendre une décision pour le gouvernement. Je ne puis prendre que les décisions relevant des travaux publics. Je ne peux pas prendre de décision concernant le gouvernement. Vraiment, cela va être fait très bientôt.

M. Lundrigan: Monsieur, c'est important. J'aimerais que vous rameniez vos collègues, monsieur. En conclusion, je crois qu'une des raisons pour lesquelles nous avons perdu une partie de notre bataille au cours des années passées a été la restructuration que l'on a faite. Nous avons passé tant de temps à restructurer, à regrouper, à déterminer qui va avoir le dernier mot, que nous avons perdu l'impact. Ainsi, c'est une question d'ordre vital. Jusqu'à ce que vous déterminiez qui va donner les ordres dans ce domaine particulier, la personne qui va travailler sur cette question.

M. Dubé: Bien sûr, je devrais souligner que pendant cette période il y a eu un comité qui existe encore, un comité formé de différents ministères, comprenant des représentants du ministère des Travaux publics, du ministère des Pêcheries, du ministère des Transports et du Conseil du Trésor. Toutes les demandes dont vous avez parlé au sujet des réparations, des améliorations, la construction de nouvelles structures, ont été et sont encore présentées au Comité. Cela indique une contribution des quatre ministères mentionnés.

In other words, the results which have been applied to small craft harbours in the past, although not unlimited, have received the input of these departments or at least their officials. When you receive a letter not accepting the varied improvements, this is not a solo decision. These applications have been channelled through an interdepartmental committee. Of course, that interdepartmental committee is and has been limited by the resources available.

Mr. Crouse: Mr. Chairman, I have a supplementary to Mr. Lundrigan's question.

The Chairman: Before I have the supplementary could I make one comment? We had a problem of having two ministers on hand. We have agreed previously that we allow each member 15 minutes. I will allow some leeway with Mr. Lundrigan. If it is agreeable to everyone, we will allow you the 15 minutes and you can take it in any portion you want. In other words, you can take it with Mr. Dubé and then come back when Mr. Davis comes on and use up the balance of your 15 minutes. Is that agreeable? It is the only way that I can see where we can keep this on a fairly fair basis, with some exception given to Mr. Lundrigan because the rule was made after he had used up 10 minutes of his time.

Mr. Lundrigan: I have finished my time, Mr. Chairman.

• 2045

The Chairman: But you can come back. We will allow you five, six or seven minutes more to come back when Mr. Davis comes on.

Mr. Lundrigan: You said it was informal. So I assumed if anybody wanted to jump in like Lloyd is doing now, that is quite in order. I do not see why the two Ministers cannot sit at the table, and if there are any questions to be raised, they both can respond. What is wrong with that? Is there any reason for it? If there is a reason I am not aware of, I would like to know.

Mr. McCain: It is such an interrelated and interlocking structure, with the possible transmission from one to the other, and one trying to unload some responsibility—which I do not blame you for but nevertheless that is what it is—to get the funds to come out of the Department of the Environment so they can get the proper emphasis on a particular view. They are locked in, are they not? What is the difference?

Mr. Dubé: I have no objection at all. I just happen to have arrived here first. There is no problem—the two of us are here. I do not see any problem at all.

Mr. McCain: You are on good enough terms?

Mr. Dubé: We sit together in the House of Commons. We can sit together here. There is no problem at all.

The Chairman: Are you gentlemen agreeable to that?

Mr. Rompkey: I think, though, Mr. Chairman, that we should make a reasonable effort. We would not object to a little leeway here and there. But I do think if we had a schedule to stick with, we should stick roughly to some rules and regulations. Otherwise...

The Chairman: We are following a schedule now of speakers and we will allow Mr. Lundrigan another—about six minutes.

En d'autres mots, ces ministères, ou au moins leurs représentants, ont contribué aux résultats qui ont été appliqués aux petites installations portuaires dans le passé, même si cette contribution n'est pas limitée. Lorsque vous recevez une lettre dans laquelle il est écrit qu'on n'accepte pas les améliorations variées, ce n'est pas une décision qui a été prise par une seule personne. Ces applications ont été amenées par un comité formé de différents ministères. Bien sûr, ce Comité est et a été limité par les ressources disponibles.

M. Crouse: Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire pour faire suite à celle de M. Lundrigan.

Le président: Avant d'entendre la question supplémentaire, puis-je apporter une remarque? Nous avons le problème d'avoir ici deux ministres. Auparavant, nous avions décidé d'accorder quinze minutes à chaque membre. Je permettrai à M. Lundrigan de rattraper son retard. Si cela convient à tout le monde, nous vous donnerons quinze minutes que vous prendrez quand vous le désirerez. En d'autres termes, vous pouvez le prendre avec M. Dubé et ensuite revenir lorsque M. Davis prendra la parole, et ainsi terminer votre quinze minutes. Cela vous convient-il? C'est la façon de fonctionner qui me semble le plus juste, sauf pour M. Lundrigan, parce que ce règlement a été fait après qu'il eut parlé dix minutes.

M. Lundrigan: J'ai terminé, monsieur le président.

Le président: Mais vous pouvez revenir. Nous vous donnerons 5, 6 ou 7 minutes de plus, lorsque M. Davis prendra la parole.

M. Lundrigan: Vous avez dit que c'était en dehors des règles, alors je présume que si quelqu'un veut se jeter dans la conversation comme Lloyd le fait actuellement, il a le droit. Je ne vois pas pourquoi les deux ministres ne pourraient pas s'asseoir avec nous, et répondre aux questions qui pourraient être soulevées. Pourquoi cela serait-il impossible? Y a-t-il une raison? S'il y a une raison que je ne connais pas, je voudrais que vous me la disiez.

M. McCain: La transmission possible de l'un à l'autre, l'un se déchargeant de certaines responsabilités, conduit à un contexte étroitement relié et entremêlé, que je ne vous blâme pas d'essayer d'avoir des fonds du ministère de l'Environnement, pour qu'il puisse mettre en valeur une opinion particulière. Ils sont emprisonnés? Quelle est la différence?

M. Dubé: Je n'ai aucune objection. Je suis seulement arrivé ici le premier. Il n'y a pas d'inconvénient à ce que nous soyons ici tous les deux. Je ne vois aucun problème.

M. McCain: Vous vous entendez bien?

M. Dubé: Nous sommes ensemble à la Chambre des communes. Nous pouvons être ensemble ici. Il n'y a aucun problème.

Le président: Cela vous convient-il messieurs?

M. Rompkey: Je crois, monsieur le président, que nous devrions faire un effort raisonnable. Nous ne devrions pas nous objecter à un petit retard de temps à autre. Mais nous devrions nous fier à un horaire, nous en tenir à des règlements. Sinon...

Le président: Actuellement, nous suivons l'horaire des orateurs et nous permettrons à M. Lundrigan de parler encore 6 minutes.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, I would be more happy to intersperse my six minutes on maybe two or three supplementaries and now allow the other members to speak.

The Chairman: Mr. Crouse, do you have a supplementary?

Mr. Crouse: Mr. Chairman, my supplementary relates to the answer just given to Mr. Lundrigan regarding a possible division of responsibilities between the Minister of Public Works and the Minister of the Environment. I cannot help but think that we may well run into the same situation with this division that we have already run into with regard to the Department of the Environment and the Ministry of Transport. We have learned that the reason for the slow progress being made in preparing for the clean-up of any oil spills is related to the fact that the Department of Transport has the responsibility for cleaning up the spills. But the research funds are vested under the authority of the Minister of the Environment, and as a result, Dr. McTaggart-Cowan has been very critical of the Department of the Environment and the progress that has been made regarding the establishment of proper procedures for the cleaning up of oil spills.

My question here—and it can be answered by either Minister—is what type of liaison will exist between the Minister of the Environment and the Minister of Public Works, if it is the responsibility, for example, of the Minister of the Environment to set up a programming list for the improvement and construction of wharves while it will be the responsibility, as I understood the Minister of Public Works, for his department to build the wharves. Just how will you relate these two requirements? Or will we be running into the same type of buck-passing that we are now running into with regard to setting up a program to clean up oil spills? Is it your intention to establish some form of liaison or special officer who will co-ordinate these programs?

Mr. Chairman, I submit that we could well find that my request on behalf of a bona fide group of fishermen may be well documented and substantiated by a large number of names on a brief, and the Minister of the Environment may well go along with my request that a wharf be repaired or restored or reconstructed in that area, but then I receive a letter from the Minister of Public Works stating that he is unaware of the number of wharves that the Minister of the Environment has promised to the people of Canada and he just has not sufficient funds.

I am trying to find out how this proposal will resolve the dilemma that now faces us.

• 2050

Hon. Jack Davis (Minister of the Environment and Minister of Fisheries): When the transfer of responsibility takes place, hopefully in the next few weeks, the Minister of Fisheries will be responsible for developing a program not only in total dollars but in terms of which works take precedence, and he has to submit this to Cabinet, certainly to Treasury Board, and eventually in his estimates to Parliament for approval. Now that is a Fisheries program.

The Department of Public Works will carry out those works for which there is money, in effect, what the Department of Fisheries budget has approved. The Department of Transport really will not have much of a place in the seaports any more. It will be concerned with aids to navigation and the safety of vessels coming and going but will not be directly involved.

M. Lundrigan: Monsieur le président, je voudrais prendre mes 6 minutes en deux ou trois fois, et permettre maintenant à d'autres députés de parler.

Le président: Monsieur Crouse, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Crouse: Monsieur le président, ce que j'ai à ajouter, concerne la réponse de M. Lundrigan au sujet de la répartition éventuelle des responsabilités entre le ministère des Travaux publics et celui de l'Environnement. Je ne peux être utile mais je crois que nous avons fait face à la même situation avec le ministère de l'Environnement et celui du Transport. Nous avons appris que le peu de progrès dans le nettoyage des déversements de pétrole est attribuable au fait que le ministère des Transports est responsable de ce nettoyage. Mais les fonds de recherche sont administrés par le ministre de l'Environnement et il en résulte que M. McTaggart-Cowan a blâmé le ministère de l'Environnement pour les progrès qui ont été faits en ce qui concerne la mise sur pied de méthodes adéquates pour le nettoyage de ces déversements de pétrole.

Ma question concerne, et je peux être renseigné par l'un ou l'autre des ministres, le genre de relation qui existera entre le ministre de l'Environnement et celui des Travaux publics, si c'est la responsabilité, par exemple, du ministre de l'Environnement d'établir une liste pour l'amélioration et la construction des ports alors qu'incombera au ministre des Travaux publics la responsabilité de construire les ports. Comment rattacherez-vous ces deux exigences? Est-ce que tout le monde se jettera la pierre comme ce qui arrive actuellement avec la mise sur pied d'un programme de nettoyage des pertes d'huile? Avez-vous l'intention de désigner un représentant spécial pour coordonner ce programme?

Monsieur le président, j'émetts l'opinion que si ma demande au nom d'un groupe de pêcheurs sérieux avait été appuyée par plusieurs noms sur un dossier, et que le ministre de l'Environnement avait accepté de réparer, d'améliorer ou de reconstruire un port dans cette région, et que je reçoive une lettre du ministre des Transports me disant qu'il ignore le nombre de ports que le ministre de l'Environnement avait promis aux gens du Canada et qu'il n'a pas les fonds suffisants.

J'essaie seulement de savoir comment cette proposition le dilemme qui nous préoccupe.

L'hon. Jack Davis (ministre de l'Environnement et ministre des Pêches): Lorsque le transfert des responsabilités aura lieu dans quelques semaines, je l'espère, le ministre de la pêche sera responsable de l'élaboration d'un programme, non seulement d'un point de vue financier, mais aussi en termes de priorité de travail, et il devra le soumettre au Cabinet ainsi qu'au Conseil du Trésor et éventuellement à l'approbation du Parlement. Maintenant c'est un programme des pêches.

Le ministère des Travaux publics mettra à exécution des projets pour lesquels il y a des fonds, c'est-à-dire qui ont été acceptés par le budget du ministère des Pêches. Le ministère des Transports lui ne sera plus tellement concerné par les ports de mer. Il s'occupera de la navigation et de la sécurité des navires qui viennent et qui partent, mais ne sera pas directement impliqué.

The old situation, certainly up until about a year ago, saw the Department of Transport, owning all the docks. The owner was the Department of Transport. Now the ownership is going to be transferred to the Department of Fisheries. Public Works certainly traditionally—and this goes back a good many years—tended to be the department to which individual members of Parliament made their submissions for money to be spent. In large measure, until comparatively recent times, it was the Minister of Transport making a plea to Cabinet, Treasury Board and so on, who developed the budget. If a Minister was required to make the decision he made that decision.

I think we are now entering a more logical stage where the Minister of Fisheries will be responsible for the selection of which docks are built or repaired this year and which next. We are only talking about small-craft harbours, we are not talking about big harbours with a multiplicity of different kinds of industry.

The program will be a fisheries program but, to be quite clear, the Department of Public Works will be the engineers. They will do all the building, the designing and the arrangements. But when it comes to which docks are built and which removed, if you like, it will be a Fisheries Department decision.

We have had, in recent years, the Department of Regional Economic Expansion and its emphasis has been much more in provincial areas of responsibility such as fish plants. We have had a lot of money go into processing plants through DREE which, hopefully, will be better integrated in the future. We now have a new program coming up for fish-chilling facilities through Fisheries which should be tied in with a program for the future.

Finally, we have the vessel subsidy program which has resulted in different sizes of vessels which in turn call for different kinds of docks. That is in Fisheries. We are bringing these things together in Fisheries and Bill Reid is the man who will be co-ordinating that program. In other words the docks program will be integrated with the fishing vessel subsidy program, the chilling facilities program, and he will have to liaise, of course, with DREE and the provincial fisheries departments as to the requirements community by community.

Mr. Crouse: Mr. Chairman, the Minister of the Environment just now stated that his department has the responsibility for either building or establishing a wharf but the responsibility for maintaining that wharf, as I understood him, would be vested in the Minister of Public Works. Is this correct?

Mr. Davis: Let me be quite clear. The Minister of Public Works will be building structures, not just for Fisheries but for all sorts of departments. If we can divide this up between engineers and others, they are the engineers and they will do all the engineering work for all departments and they will also be doing the designing, the building and the maintenance of a public building in Ottawa or a dock in Nova Scotia.

Mr. Crouse: But when this program is finalized, Mr. Chairman, then the complete responsibility for approval of the construction of a wharf for fishermen and the maintenance and reconstruction or development or expansion of that wharf will be completely vested within the Department of the Environment under the Minister of Fisheries. Is this correct?

Il y a environ un an, le ministère des Transports avait la propriété de tous les quais. Il en était propriétaire. Maintenant ils appartiendront au ministère des Terres et Forêts. C'était, il y a plusieurs années, au ministère des Transports que les députés du Parlement faisaient leurs soumissions pour l'argent dépensé. Jusqu'à très récemment, c'était le ministre des Transports, plaçant devant le Cabinet et le Conseil du Trésor qui établissait le budget. Si le ministre devait prendre une décision il la prenait.

Il est maintenant plus logique que le ministre des Pêches soit responsable du choix des quais à reconstruire ou à réparer cette année. Nous parlons simplement des petits ports artisanaux, et non des ports importants qui ont plusieurs industries différentes.

Le programme viendra du ministère de la Pêche, mais pour être clair, le ministère des Travaux publics fournira les ingénieurs. Ils s'occuperont de la construction, de la conception et de l'aménagement. Mais le ministère de la Pêche décidera des ports à construire.

Il y a également le ministère de l'Expansion régionale qui, ces dernières années, s'est surtout occupé dans les régions provinciales de l'équipement de pêche. Nous avons beaucoup investi à travers DREE pour les plans de développement qui je l'espère, iront mieux intégrer dans l'avenir. Nous mettrons sur pied bientôt un programme de réfrigération de poissons qui sera relié à un programme futur.

Enfin, nous avons un programme de subventions aux navires, où différentes grosseurs de bateaux ont besoin de ports de diverses grosseurs. C'est la responsabilité du ministère de la Pêche. Le ministère de la Pêche s'occupe de ceci et Bill Reid sera coordinateur du programme. En d'autres termes, le programme des quais sera intégré au programme de subventions des navires, et le programme de réfrigération, mais il devra entrer en relation, bien sûr, avec le MEER et les ministères provinciaux de la pêche ainsi que les communautés.

M. Crouse: Monsieur le président, le ministre de l'Environnement a déclaré que son ministère avait la responsabilité de construire un port mais que la responsabilité de son entretien est concret, si j'ai bien compris, au ministre des Travaux publics. Est-ce exact?

M. Davis: Le ministre des Travaux publics s'occupera des structures, non seulement pour les pêcheries mais aussi pour d'autres ministères. Si on fait une différence entre ingénieurs et autres personnes, ils sont les ingénieurs et font le travail technique pour tous les ministères ainsi que la conception, la construction et l'entretien aussi bien d'un immeuble public à Ottawa que d'un quai en Nouvelle-Écosse.

M. Crouse: Mais quand ce programme sera terminé, monsieur le président, la décision d'approuver la construction d'un port de pêche, son entretien et sa réparation, son développement ou son expansion, incombera totalement au ministère de l'Environnement, après décision du ministre des Pêches. Est-ce exact?

Mr. Davis: If you want a one-word answer, yes. But I would say that it is up to the Department of Fisheries to make the hard choices as to priorities, because we are not going to get an unlimited number of dollars in any one year.

Mr. Crouse: Will this cover dredging as well, Mr. Chairman?

• 2055

Mr. Davis: It could, but then again, if we said, or fisheries says, "this particular harbour is required, either it must be rehabilitated or a new one must be built in a new place," it is up to Public Works to decide whether within a certain distance you need dredging or just a dock or both, and so on. That is more an engineering kind of decision.

Mr. Crouse: I have some other questions but I will wait for my regular turn, Mr. Chairman.

The Chairman: Gentlemen, I have Mr. Rompkey on the list, Mr. Carter, Mr. Barnett, Mr. McCain in that order, and then Mr. Marshall, Mr. Crouse and Mr. LeBlanc. I will call on Mr. Rompkey now.

Mr. Rompkey: I do not have too many questions, Mr. Chairman, for the Minister of Public Works. I think the ministers came this evening because we wanted to talk about policy matters. But if the Minister of Public Works is now relinquishing responsibility for policy matters in regard to small craft harbours, then I think my questions would be more for the Minister of the Environment.

We all know why this Committee is in existence. We realize that not enough money has been spent on small craft harbours in the Atlantic provinces in the past. I am sure the Minister is as aware of that as the rest of us are. In all fairness to him, I am sure he would like to see more money for public works and facilities in the Atlantic provinces.

The reason for this Committee of course is to establish just what the need is, just what the status of the small craft harbours facilities is at the moment, and to come up with a comprehensive picture so that we can go to Treasury Board where the proper decisions are made, or so that there can be more pressure put on Treasury Board, if you like. I am sure both ministers will appreciate the work of this Committee and will put it to good effect. So we want to know what the extent of the problem is.

I think that my questions are more for the Minister of the Environment. I want to look at the positive side and see what is going to happen in future. We are planning for small craft harbours; we are setting up priorities. Maybe the Minister could tell us something about the basis for deciding priorities. How would we decide priorities?

Mr. Davis: Mr. Chairman, we would look at the prospects for the fishery in the area. There would have to be an adequate stock of fish in the area; that is a Fisheries assessment. Secondly, what kinds of vessel, what kinds of gear, could most efficiently harvest those stocks? Again, that tends to be a judgment which could be made by people in the Fisheries Department, working closely from within the department with the fishing industry and the vessel building industry. They would determine that the prospects are thus and so, more fish can be taken or a greater variety of fish can be taken, and the vessels are either getting larger or smaller or should ideally be in, say, a long liner category of a given range or size. We then can come to what the basic design of the dock and the wharves should be.

M. Davis: Pour tout vous avouer, oui. Mais c'est le ministère de la Pêche qui choisit les priorités, parce que le budget n'est pas illimité.

M. Crouse: Est-ce que cela va concerner le dragage également, monsieur le président?

M. Davis: C'est possible, mais si le ministre de la Pêche dit qu'on a besoin de ce port, et il doit être rétabli ou on doit en construire un nouveau ailleurs, mais c'est au ministère des Travaux publics de décider en dedans d'une certaine distance si on doit draguer ou construire un quai ou les deux et ainsi de suite. Ce sont des décisions que doivent prendre les ingénieurs.

M. Crouse: J'ai d'autres questions, mais j'attendrai mon tour, Monsieur le président.

Le président: Messieurs, j'ai monsieur Rompkey sur la liste, ensuite MM. Carter, Barnett, McCain, dans l'ordre, ainsi que MM. Marshall, Crouse et LeBlanc. C'est maintenant au tour de monsieur Rompkey.

M. Rompkey: J'ai simplement quelques questions, monsieur le président, à demander au ministre des Travaux publics. Je crois que les ministres sont venus ce soir parce que nous voulions parler des questions de politiques. Mais si le ministre des Travaux publics renonce aux questions politiques en faveur des petits ports, je m'adresserai plutôt au ministre de l'Environnement.

Nous savons tous pourquoi le Comité s'est réuni. Nous réalisons que nous n'avons pas investi assez dans les petits ports des provinces atlantiques. Je suis sûr que monsieur le Ministre en est conscient autant que nous. Je suis certain qu'il voudrait qu'on investisse plus dans les travaux publics et les installations dans les provinces atlantiques.

Le Comité se doit d'établir les besoins en ce qui concerne la situation actuelle des petits ports, afin de dresser un tableau réel pour permettre au Conseil du Trésor de prendre les décisions nécessaires. Je suis persuadé que les deux ministres tiendront compte du travail de ce Comité et feront tout en leur pouvoir pour en hâter l'exécution.

J'adresserai plutôt mes questions au ministre de l'Environnement. Je veux être optimiste et regarder ce qui nous attend. Nous faisons de la planification pour les petits ports; nous établissons les priorités, peut-être le ministre nous dira-t-il sur quelle base il s'appuie pour établir les priorités. Comment sont-elles établies?

M. Davis: Monsieur le président, nous voudrions étudier les perspectives de pêche dans cette région. Il devra y avoir assez de poisson. C'est une évaluation de la pêche. Deuxièmement, quel sorte de bateaux, quels attirails de pêche seront les plus efficaces pour ce genre de poisson? Ce genre de décision peut être prise par le ministère de la Pêche en étroite collaboration avec l'industrie de la pêche et l'industrie de la construction de bateaux. Ils détermineront les perspectives et ainsi, on pourra prendre un plus grand nombre et une plus grande variété de poissons et ils décideront si les bateaux doivent être plus gros, ou plus petits et si par exemple, le mieux est que ce soit tous des palangriers d'une longueur définie. Nous pourrions ensuite décider de la conception des quais et des ports.

There is a further consideration, a very important one and I think a controversial one. As highways are built along the shoreline of our provinces, it is possible to have fewer harbours but certainly more efficient and better-manned ones. The decision on whether certain harbours should be closed out and others built up much better would have to be made in concert with the provincial departments of fisheries and with DREE, which tends to look more at land-based activities. Could a fishing plant or plants also be built there? Could a small boatyard be placed there? Could you have good maintenance backup? And so on.

Do we have fewer but much better fishing harbours? That is the kind of tough policy decision required. But with better roads between communities it is possible to have fewer harbours, but much better harbours. It is controversial, but let us face it. There is a new aspect to it. There are roads. Because of the highway around Nova Scotia's shores there are certainly fewer fishing harbours in that province than there have traditionally been in Newfoundland which has no highway around its perimeter. It is possible to economize in some directions, but look at the total picture for a moment. We are talking about roughly 2,000 small craft harbours across Canada. Maybe we should have fewer of them but, for the moment, at least, we have to maintain 2,000 harbours.

• 2100

The investment in those harbours, in terms of current dollars, could be in the order of several hundred million dollars. To maintain them adequately involves an expenditure in, say, the order of at least \$20 million a year. So, we are talking about a number of dollars if we are merely concerned with maintenance—maintenance including putting them back into good shape—a number of dollars which is a multiple of the numbers of dollars which have been spent in recent years on those same facilities.

We should be building facilities which are suitable for the new kinds of vessels that are coming along; which are suitable to the new fisheries that are developing; and so on. It is in that sense that the Department of Fisheries should have the initial responsibility for drawing the budget up each year. When it comes to actually building the facilities, though, and making sure they are in good shape and so on, then that is a job for the Department of Public Works.

Mr. Rompkey: You mentioned earlier the policy of providing freezing facilities, chilling facilities and so on, and the need to integrate these. So, we are not simply talking about wharves and breakwaters: we are talking about additional facilities, I assume, as well. When you talk about a small crafts harbour program you are just not talking about wharves and breakwaters; you are talking about some sort of total facility, are you, for the fishing industry in that one harbour?

Mr. Davis: Yes, and this is another reason for placing those responsibilities in one division, in one department, rather than having them scattered. Formerly, we had processing plants being built with subsidies or grants under one department; we had fishing vessels being built under a second department; we had fishing licences being granted by a third; and so on. Ideally, this is pulled together, at the federal level, in one place; and policy, in the broad sense, including some pretty tough priority decisions, should be made there.

Nous devons tenir compte d'une autre chose, très importante et aussi je crois, très controversée. Comme on a construit des autoroutes le long des côtes de nos provinces, il serait possible d'avoir moins de ports mais qu'ils soient plus efficaces. Quant à la décision concernant la fermeture ou l'amélioration de certains ports, elle devra être prise de concert avec les ministères provinciaux des Pêcheries ainsi qu'avec le ministère de l'Expansion économique régionale, qui s'occupe plus particulièrement des activités sur terre. Pourrions-nous également y construire des installations de pêche ou un chantier des embarcations? Pourriez-vous avoir de l'appui pour l'entretien? Et ainsi de suite.

Avons-nous moins de ports, mais de plus efficaces? Ce sont des considérations auxquelles nous devons nous attarder avant de prendre une décision. Mais en construisant de meilleures routes entre les villages il est possible d'avoir moins de ports mais de plus efficaces. C'est une question controversable, mais nous devons la régler. Nous pouvons l'envisager autrement. Il y a des routes. Il y a sûrement moins de ports de pêche dans cette province à cause de l'autoroute sur la Côte de la Nouvelle-Écosse qu'il y en avait autrefois à Terre-Neuve vu qu'il n'y a pas d'autoroute. Il est possible de gagner sur certains points, mais considérons le problème dans son ensemble. Il s'agit ici d'environ 2,000 installations portuaires pour petites embarcations dans tout le Canada. Peut-être y en a-t-il trop, mais pour l'instant, du moins, nous devons entretenir ces 2,000 installations.

L'investissement dans ces ports se chiffre à l'heure actuelle à plusieurs centaines de millions de dollars. L'entretien se monte à 20 millions de dollars par année. Donc, rien que pour l'entretien et la remise en état, nous avons besoin de plusieurs fois la somme dépensée au cours des dernières années pour ces mêmes installations.

Il faut construire des installations adaptées aux nouveaux bateaux, aux nouvelles techniques de pêche, etc. C'est dans ce sens que le ministère des Pêches devrait avoir la responsabilité initiale d'établir le budget chaque année. Mais quand il s'agit de construire ces installations, ou de les remettre en état, c'est le ministère des Travaux publics qui s'en occupe.

Mr. Rompkey: Vous avez parlé tout à l'heure de mettre sur pied des installations pour la congélation, le refroidissement, etc, et du besoin de les intégrer. Il ne s'agit donc plus uniquement de quais et de jetées, mais de nouvelles installations, je présume. Quand vous parlez d'un programme d'installations portuaires pour petites embarcations, vous ne parlez pas uniquement de quais et de jetées, mais plutôt d'installations d'ensemble pour l'industrie de la pêche dans ce port, n'est-ce pas?

Mr. Davis: En effet, et c'est une raison de plus pour que la responsabilité repose sur un seul ministère. Auparavant, les installations de traitement étaient construites grâce à des subventions accordées à un ministère, les bateaux de pêche étaient construits par un deuxième, les licences de pêche, émises par un troisième. Idéalement, au niveau fédéral, il faudrait qu'un seul ministère s'en occupe, établisse des politiques au sens large, et prenne des décisions parfois difficiles en ce qui concerne les priorités.

Again, obviously, if there is some money available under DREE, let us get at it. If there is provincial expertise or interest in certain areas, let us have it involved as well.

Mr. Romskey: Getting on to DREE, at the same time as the fishing facilities, per se, are improved, would you see a concurrent improvement in infrastructure, for example, and would DREE be involved in that? I am thinking not simply about improving wharves and breakwaters and other fishing facilities, but also housing in the community; water and sewage programs; this type of thing. Do you foresee that? In other words, a package deal drawn up with DREE for this type of improvement?

Mr. Davis: Certainly this is DREE's principal role, and it is a unique role. Before DREE, we did not have one federal department that was looking, not just at the community as a whole but an area as a whole. DREE works as much with provincial departments as it does with federal departments, so it bridges the gap between provincial and federal administration. Hopefully, it brings all the thinking together.

We, in the last analysis, should not be deciding to put a new dock in a particular area if all other considerations on land, including new roads, the movement of population in or out, schools, you name it, are in the contrary direction.

Mr. Romskey: The other thing that interests me about that is the possible changes that could be made in, say, LIP and OFY. Many members, I think, feel that it is necessary now to put LIP and OFY on some sort of comprehensive ongoing basis rather than simply keeping them on the present ad hoc basis, so that you could have a comprehensive plan and use that type of program for ongoing winter works. In some communities it is not possible to do it, but in some communities it is.

I think also the thrust of the ideas that the Minister of National Health and Welfare is expressing is something along those same lines, so that maybe there is a possibility for that as well.

Could I just ask you this. You mentioned that the department would make the decisions; but how would they start from the local level and what would the input be from fishermen or fishermen's groups at the local level? How are they tied into the decision-making process?

Mr. Davis: I am looking at it in a rather limited way, but I would say there are two avenues. One is through the local M.P. and the other is through the local Department of Fisheries officer. In the future, if the local Fisheries officer includes in his responsibilities the making of reports on the condition of the local wharf for fisheries purposes, it is known by the fishermen that the Department of Fisheries has a say in whether dollars are spent here or there in respect of wharfs, so the fisheries officer's job takes on some additional significance. If he is a good local officer he should be getting around to those docks.

Mr. Romskey: Will the province be tied into this?

• 2105

Mr. Davis: It should be, but the fishery is a federal matter and the fisheries people should take their responsibility very seriously. They should do it as a matter of responsibility to themselves. The province, generally speaking, is like DREE, it is concerned with back-up on land much more so certainly than the straight fishery side. It does not assess the fish docks; it does not usually have much of a view as to the kind of vessels you can use and so

Encore une fois, si nous pouvons obtenir de l'argent du NEER, s'il y a la compétence ou l'intérêt voulu au niveau provincial, profitons-en.

M. Romskey: Venons-en au programme du NEER. Tout en améliorant les installations de pêche, serait-il possible d'améliorer en même temps l'infrastructure, par exemple? Cette tâche incomberait-elle au NEER? Je ne parle pas uniquement d'améliorer les quais, les jetées et les autres installations de pêche, mais aussi du logement dans les villages, de la canalisation d'eau et l'installation d'égouts, etc. Selon vous, un programme global établi par le NEER pour ce genre d'améliorations est-il possible?

M. Davis: Certainement, c'est là le rôle principal du NEER. Auparavant, aucun ministère fédéral ne s'occupait du village dans son ensemble, mais aussi de la région dans son ensemble. Le NEER travaille autant en collaboration avec les ministères provinciaux que fédéraux, établissant ainsi une communication et, espérons-le, une entente entre les deux administrations.

Nous ne devrions pas donner l'accord final à la construction d'un nouveau bassin dans une région si toutes les autres considérations sur terre, nouvelles routes, mouvements de population, écoles, ne s'y prêtent pas.

M. Romskey: Une autre chose qui m'intéresse à ce sujet, c'est le changement possible qui pourrait être effectué dans les Programmes d'Initiatives locales et de Perspectives-Jeunesse. Plusieurs députés pensent qu'il est maintenant nécessaire d'élargir les bases sur lesquelles sont établis ces programmes et de les rendre plus permanentes. Il serait donc possible d'établir une planification d'ensemble et de se servir de ce genre de programmes pour des travaux d'hiver. Dans certaines régions, cela sera possible, mais dans d'autres, non.

Le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social pense également de la même façon; peut-être y a-t-il là une possibilité.

Je voudrais vous demander autre chose. Vous avez dit que les décisions relèveraient du ministère; mais comment serait-il au courant de ce qui se passe au niveau local, et les pêcheurs ou les associations de pêcheurs auraient-ils leur mot à dire? Ont-ils un rôle à jouer dans la prise de décision?

M. Davis: Il y a deux façons de procéder: par l'intermédiaire du député de la région ou par l'intermédiaire de l'agent local du ministère des pêches. L'agent local du ministère des Pêches, à l'avenir, pourra établir des rapports sur les conditions des quais en ce qui concerne la pêche. Les pêcheurs savent que le ministère des Pêches a son mot à dire en ce qui concerne les sommes dépensées pour les quais, le travail de l'agent des pêches prendra alors une importance accrue. S'il travaille bien, il pourra en arriver à avoir ces bassins.

M. Romskey: Les provinces auront-elles un rôle à jouer?

M. Davis: Elles le devraient, mais les pêches relèvent du gouvernement fédéral et les gens du ministère des Pêches devraient prendre leurs responsabilités au sérieux, comme si c'était un problème personnel. En général, les provinces, comme le MEER s'intéressent beaucoup plus aux installations à terre qu'à la pêche uniquement. Elles ne construisent pas les bassins, ne s'occupent pas des types de bateaux utilisés, n'émettent pas de permis, ne limitent pas

on; it certainly does not issue licences or limit these to certain kinds of gear, and encourage the use of others as a result of research and so on.

Mr. Lundrigan: You would not think the Minister would be so anxious to take credit for that, would you?

Mr. Davis: I am not trying to take the credit for it.

Mr. Lundrigan: Assume the responsibility.

Mr. Davis: It is a job that needs to be done and it should be done in a co-ordinated way if only because a single department would be seen to be responsible rather than several departments deemed to be responsible.

Mr. Lundrigan: Mr. Rompkey, I will not take more than a second. I have a book here—I am sort of half listening and half looking at it. I just ordered 300 copies, a copy for each member of Parliament, if I can be so presumptuous, to indicate the initiatives taken by little Iceland. I think one of our big problems is that in an area that is so dependent on rain resources, such as our own province, we have lost our initiative. The federal government has given up the ghost and we do not have the authority. Would the Minister not partly agree?

Mr. Davis: I would not agree at least to this extent. I notice Iceland did not claim all the way out to the edge of its continental shelf.

Mr. Lundrigan: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Lundrigan.

Mr. Rompkey: Under normal circumstances, I would be prepared to go along, but I do not see that it is relevant, Mr. Lundrigan, at this particular stage.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, I agree that it is not relevant, but it is most unusual to see the Parliamentary Secretary—as a matter of fact it is comic—sitting back and asking the Minister his opinions on issues that they have obviously discussed in advanced or should have, and to which he should have had the answers. This is comical. I have never seen this done before in the five years I have been here.

Mr. Rompkey: I have replied to that before. The Parliamentary Secretary is also a member and has the same rights as any member of Parliament.

The Chairman: Mr. Lundrigan, we will be glad to put your name down on the list.

Mr. Lundrigan: I do not need to have my name on the list. I am just listening to the member. Go ahead.

The Chairman: Mr. Rompkey.

Mr. Rompkey: Those are all the questions I have at this time.

The Chairman: Mr. Carter.

Mr. Crouse: Mr. Chairman, before we get into that . . .

The Chairman: Mr. Crouse, on a point of order.

Mr. Crouse: I have just one supplementary, if I may. The Minister replied that the policies would be carried out in co-operation with the member of Parliament. When was that policy initiated? It is not really done in that manner at the present time. For example, the course that is followed under the present government is that for partisan purposes announcements are made. If there happens to be a Liberal MLA in a riding he is given prior information well ahead of the member of Parliament. I hold in my hand, for example, a copy of an announcement that was

les permis à certains types d'équipement, et n'encouragent pas, à la suite de recherches, l'emploi d'autre matériel.

M. Lundrigan: Vous ne pensez pas que le ministre tient à s'attribuer ce mérite?

M. Davis: Je ne cherche pas à m'en attribuer le mérite.

M. Lundrigan: A en assumer la responsabilité.

M. Davis: C'est un travail qu'il faut accomplir, et il devrait être fait en collaboration, ne serait-ce que parce qu'un seul ministère en accepte la responsabilité.

M. Lundrigan: Monsieur Rompkey, j'en ai pour une seconde. J'ai un livre ici . . . Je vous ai écouté parler tout en feuilletant. J'ai commandé 300 exemplaires de ce livre, un pour chaque député, si ce n'est pas trop présomptueux, afin qu'ils soient au courant des initiatives de l'Islande. Selon moi, un de nos gros problèmes est que, dans une région qui dépend à un tel point de la pluie, comme notre propre province, nous avons perdu toute initiative. Le gouvernement fédéral ne fait plus rien; quant à nous, nous n'avons aucune autorité. Le ministère n'est-il pas d'accord, du moins en partie?

M. Davis: Je ne suis pas entièrement d'accord avec vous. Je sais que l'Islande n'a pas réclamé la souveraineté sur toute sa plateforme continentale.

M. Lundrigan: J'en appelle au Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Lundrigan.

M. Rompkey: Dans des circonstances normales, je vous écouterai, monsieur Lundrigan, mais je ne pense pas que votre appel au Règlement soit pertinent en ce moment.

M. Lundrigan: Monsieur le président, je sais que ce n'est pas pertinent, mais il est très inhabituel de voir le Secrétaire parlementaire . . . c'est même comique, . . . demander l'opinion du ministre sur des questions qu'ils ont, de toute évidence, discuté à l'avance, et dont il connaît les réponses. C'est vraiment comique. Je n'ai jamais vu cela dans les cinq ans que j'ai passés ici.

M. Rompkey: J'ai déjà répondu à cela auparavant. Le Secrétaire parlementaire est un député lui aussi et, à ce titre, a les mêmes droits que tout autre député.

Le président: Monsieur Lundrigan: je serai heureux de placer votre nom sur ma liste.

M. Lundrigan: Ce n'est pas nécessaire. Je me contente d'écouter. Continuez.

Le président: Monsieur Rompkey.

M. Rompkey: Je n'ai plus de questions pour le moment.

Le président: Monsieur Carter.

M. Crouse: Monsieur le président, avant de commencer . . .

Le président: Monsieur Crouse, pour un rappel au Règlement.

M. Crouse: Je voudrais poser une question supplémentaire. Le ministre a répondu que les politiques seraient exécutées en collaboration avec les députés. Quand cette décision a-t-elle été prise? Ce n'est pas ce qui se passe actuellement. Par exemple, le gouvernement actuel se montre très sectaire dans ses communiqués. Si, dans une circonscription, un membre de l'Assemblée législative est du Parti libéral, il reçoit les informations bien avant le député fédéral. J'ai en main une copie d'un communiqué émis pour annoncer qu'un contrat avait été accordé pour le

made of a contract that was awarded for the West Green Harbour wharf in Shelburne County by one Harold Huskilon for a \$46,000 public works contract to Mosher and Rawding Limited for the construction of a public wharf at West Green Harbour. That appeared in the *Coast Guard* of Shelburne on November 22, 1972. Yet the Minister of Public Works, through his own department, put out a press release headed, "not to be made public until November 30", and had the audacity, I might say, to send that out to members of Parliament, myself included, announcing this particular contract after someone in his department had given the information to the Liberal MLA in Shelburne County who released it to the *Coast Guard* on November 22, 1972. That type of policy is not in keeping with what should be done by keeping contact with the members of Parliament and keeping them informed. I decry that type of public works policy of information being released without giving consideration to the M.P. I just wonder why you made that statement. Does it mean that you are going to change the public relations policy of the whole department because the present one really is not in keeping with the rights and responsibilities of a member of Parliament?

Mr. Davis: I think the question to me was: what lines or method of communication did I visualize and I emphasized the local fisheries officer but I did, in passing, make reference to a member of Parliament.

• 2110

Mr. Crouse: I agreed.

Mr. Davis: I think the member of Parliament has had, does now and must have in future a very important role to play. Obviously he gets around his riding or should. He sees the fishermen, they look to him for muscle in Ottawa and they certainly look to him to make interventions on their behalf and they naturally will continue to make submissions to whoever is helping to decide priorities as between this dock and that dock in the next 12 months. When you say making policy I suppose it is making decisions on priorities but in the future I expect that the Department of Public Works would call tenders, it would make the announcement, it would make the selection and the kind of announcement you are talking about, in a general way, would be made by the Department of Public Works. I think it would be up to the Department of Fisheries to say this is the port that needs the attention now.

Mr. Crouse: This is truly a supplementary. I think this is important, Mr. Chairman. I would like to know why the government persists in this type of policy. Why does the Minister of Public Works follow through with this type of announcement through an MLA rather than through his own department under his own name or through the local MP, if the riding is represented by a Liberal MP, or at least give knowledge to the Opposition MP at the same time that the Minister makes a public announcement. This is not the first time it has happened. I am only using this as an example because this man goes on, and he says:

Mr. Huskilon said that three tenders were received for the work. Mosher and Rawding Ltd., of Liverpool, N.S. submitted the lowest tender.

Mr. Huskilon expressed his pleasure that the wharf, the first government wharf to be built in the village, is to become a reality after nearly six years of persistent representation.

quai de *West Green Harbour* dans le comté de Shelburne par un nommé Harold Huskilon; il s'agissait d'un contrat de travaux publics qui s'élevait à \$46,000 et qui a été accordé à la Société *Mosher and Rawding Limited* pour la construction d'un quai public à *West Green Harbour*. Ce communiqué a paru dans le journal *The Coast Guard* de Shelburne le 22 novembre 1972. Cependant, le ministre des Travaux publics a émis un communiqué de presse qui ne devait pas être rendu public avant le 30 novembre et a eu l'audace, si je peux dire, de faire parvenir ce communiqué aux députés pour leur annoncer l'adjudication de ce contrat après que quelqu'un du ministère ait donné le renseignement au député libéral du comté de Shelburne, à l'Assemblée législative qui l'a publié dans le *Coast Guard* le 22 novembre 1972. Les choses ne devraient pas se passer ainsi: il faudrait rester en contact avec les députés et les informer de ce qui se passe. Je m'élève contre cette façon de publier des renseignements sans aucune considération pour les députés. Je me demande pourquoi vous avez fait cette déclaration. Est-ce que cela signifie que vous allez changer la politique des relations publiques de votre ministère parce que la présente politique ne tient pas vraiment compte des droits et des responsabilités des députés?

M. Davis: Ce qu'on m'a demandé, c'était, selon moi, quelle méthode de communication devrait être appliquée. J'ai souligné le rôle de l'agent local du ministère des Pêches, mais, en partant, j'ai fait allusion au député.

M. Crouse: Je suis d'accord.

M. Davis: Je pense que les députés ont eu par le passé, ont maintenant et auront à l'avenir un rôle très important à jouer. De toute évidence, il visite sa circonscription, ou du moins, il devrait le faire. Il rencontre les pêcheurs, ceux-ci comptent sur lui pour les représenter à Ottawa et pour intervenir en leur faveur, et naturellement, ils vont continuer à se soumettre à ceux qui décident des priorités entre tel et tel bassin au cours des douze prochains mois. Quand vous parlez d'établir une politique, je suppose que vous voulez dire prendre des décisions au sujet des priorités, mais dans l'avenir, le ministère des Travaux publics fera un appel de soumissions, choisira des soumissionnaires et l'annoncera ensuite publiquement, comme vous le voulez. Je pense que c'est au ministère des Pêches de décider à quel port on accordera attention.

M. Crouse: J'ai une autre question supplémentaire. Je pense que c'est important, monsieur le président. Je voudrais savoir pourquoi le gouvernement persiste à suivre cette politique. Pourquoi le ministère des Travaux publics annonce-t-il ses contrats par l'intermédiaire d'un membre de l'Assemblée législative plutôt que de le faire lui-même ou de passer par le député de l'endroit, s'il est libéral? Ou du moins, pourquoi n'annonce-t-il pas le contrat au député de l'opposition au même moment qu'au public? Ce n'est pas la première fois que cela se produit. Je me suis servi de cet exemple uniquement parce que cet homme avait déclaré:

Mr. Huskilon a déclaré qu'il avait reçu trois soumissions pour le travail. La société *Mosher and Rawding Ltd.*, de Liverpool, en Nouvelle-Écosse, a présenté la soumission la plus basse.

Mr. Huskilon s'est dit heureux de voir que le quai, le premier quai construit par le gouvernement dans le village, deviendra réalité après presque six ans de négociations.

This gives some idea how long it took to get the wharf, but the Minister himself only made this announcement on November 30. If he checks his files he will see. In the statement that he sent out to all M.P.s he requested that it not be made public until that date but obviously it was released information. Why do you persist in that type of policy, Mr. Dubé?

Mr. Dubé: Mr. Crouse has raised that point before with me. If I may come back to the start of the answer given by my colleague when he was talking about the input when decisions are made either to build new wharves or to repair existing wharves, that input came not only from officials of the Department of Fisheries and not only from officials of the Department of Public Works but from M.P.s. Most of the letters that I receive and most of the applications I get at the present time, about wharves and repairs on wharves do, in fact, come from M.P.s but there are requests from other people too. As to the case in point, I do not make it a point to issue press releases in advance to local, provincial M.L.A.s but it could very well be in some cases M.L.A.s who are interested in the same wharf or the same structure as their own federal M.P. may have run into a press release ahead of the other one.

To your direct question I must give you a direct answer. I have not made it a policy to send press releases to provincial M.L.A.s, no.

Mr. Crouse: I must correct the record, Mr. Chairman. I am on a point of order, Mr. Chairman, and I am correcting the record.

The Chairman: State your point of order.

Mr. Crouse: My point of order is that I misled the Committee a moment ago. I stated that Mr. Huskison made this announcement on November 22, 1972 in the *Coast Guard* at Shelburne. That statement is correct. I stated that the Minister asked that it not be released in his statement until November 30. I see in the back of this that the Minister's statement asked that it not be released before December 1. So this type of action destroys the member of Parliament's responsibility. Mr. Huskison's statement also says that he was informed by Ottawa. So the Minister will have to check his department.

The Chairman: Mr. Carter, you have been waiting for some time.

Mr. Carter: Mr. Chairman, I have a number of questions I want to ask the Minister. In reference to what Mr. Crouse said, I am inclined to agree. I know in my particular case I have made something like 35 requests for what I consider to be badly needed wharf repairs and extensions and in every case they have been turned down. I think the same situation obtains in most cases in Newfoundland. I am rapidly getting the impression—I hate to think this is true—that this is the best example of the worst kind of pork barrel system that we have.

• 2115

I can cite one case now, although I do not want to start dragging in individual complaints from my riding, that would take all night. But some weeks ago I made a request to the Minister of Public Works and to the Minister of Fisheries that a small dredging job be done in a fishing community in my riding. The standard reply came back from the Minister of Public Works that in consultation with his colleague it was decided there was insufficient fishing activity to warrant that kind of expenditure for

Nous savons qu'il en a pris très longtemps pour construire le quai, mai le ministre lui-même ne l'a annoncé que le 30 novembre. S'il fouille dans ses dossiers, il le verra. Dans la déclaration qu'il a fait parvenir à tous les députés, il a demandé que l'information ne soit pas rendue publique avant le 30 novembre, mais de toute évidence, elle avait été publiée. Pourquoi persister dans cette politique, monsieur Dubé?

M. Dubé: M. Crouse m'a déjà posé la question. Je voudrais revenir au début de la réponse qu'a donnée mon collègue lorsqu'il parlait des décisions de construire de nouveaux quais ou de réparer des quais déjà existants, cette décision ne vient pas uniquement des directeurs du ministère des Pêches et du ministère des Travaux publics, mais aussi des députés. La plupart des lettres et des soumissions que je reçois à l'heure actuelle, en ce qui concerne les quais et les réparations, viennent de députés, mais je reçois aussi des demandes d'autres gens. En ce qui concerne le cas qui nous occupe, il n'est pas dans mes habitudes de faire parvenir des communiqués de presse à l'avance aux membres de l'Assemblée législative de la région, mais il peut très bien arriver que parfois, les membres de l'Assemblée législative s'intéressent au même quai ou mêmes constructions que les députés fédéraux et reçoivent les communiqués de presse avant.

Je vais répondre directement à la question directe que vous m'avez posée. Ce n'est pas une de mes politiques de faire parvenir des communiqués de presse aux députés de l'Assemblée législative des provinces.

M. Crouse: Monsieur le président, j'en appelle au Règlement, et je veux une correction.

Le président: Expliquez-vous.

M. Crouse: J'ai induit le Comité en erreur il y a quelques instants. J'ai déclaré que M. Huskison avait fait paraître son annonce dans le *Coast Guard* de Shelburne le 22 novembre 1972. Cette déclaration est exacte. J'ai aussi déclaré que le ministre avait demandé que le communiqué de presse ne soit pas rendu public avant le 30 novembre. Mais je vois, à l'endos du communiqué, que le ministre demandait de ne pas le rendre public avant le 1er décembre. La responsabilité du député n'est donc plus en jeu. M. Huskison déclare aussi qu'il avait été informé par Ottawa. Il faudrait donc que le ministre vérifie lui-même.

Le président: Monsieur Carter, il y a longtemps que vous attendez.

M. Carter: J'ai plusieurs questions à poser au ministre. Je suis d'accord avec ce que M. Crouse a déclaré. Personnellement, j'ai fait quelque chose comme 35 demandes, pour des quais et des installations grandement avariés et qui ont vraiment besoin de réparation, et j'ai essuyé un refus à chaque fois. Je pense que cette situation est la même un peu partout à Terre-Neuve. J'ai de plus en plus l'impression, remarquez que c'est sans plaisir, mais c'est le cas, que nous avons le meilleur spécimen de la pire espèce de système de bouffons.

Sans tomber dans des récriminations personnelles, j'en aurais pour la nuit, je veux citer un cas exemple. Il y a quelques semaines, j'ai fait une demande au ministre des Travaux publics et au ministre des Pêcheries concernant des travaux sommaires de dragage dans un village de pêche de mon comté. Le ministre des Travaux publics m'a fait parvenir sa réponse habituelle, qu'après consultation, il était apparu que l'intensité de la pêche dans cette région n'était pas suffisamment grande pour justifier une

this small dredging job. I find now that the fishermen in that community are forced to anchor their boats in another community a number of miles away because they are unable to get into the wharf in their community because of the need for this dredging job. This sort of thing is frustrating because it is going on every day.

The Minister of Fisheries mentioned that the M.P.s will have some input and that we should know our ridings. I am sure most of us do and most of us make legitimate requests to the Ministers of Public Works and Fisheries but these requests are ignored, completely and utterly ignored. The Minister of Public Works will react with a standard stock-type reply, sir, if you do not mind my saying so. I have about 30 on my file for the past year or two where there is insufficient activity in the fisheries to warrant that kind of expenditure. It is the old story of what comes first the chicken or the egg in that the Minister of Fisheries will consider fish landings in that community and, of course, if the fish landings are down then he will not concur with the Minister of Public Works or agree with him to put a wharf there or some other facility. Surely one must take into account the fact that the fish landings are down because there are no fish facilities. So, I think the two Ministers seem to be battling over what comes first, facilities or fish or fishermen and this is one of the things that bothers me.

The Minister a moment ago referred to a new policy that seems to be creeping in now and I think the word for it is centralization. Of course in Newfoundland we are just getting over, of course we will never quite get over it, the centralization program that was imposed on people where civil servants tried to play the part of God and decide that certain harbours and certain communities be phased out and centralized in one area. This has not worked. In most cases, this program, Mr. Minister, has failed and has caused untold hardship on the people concerned and I am very much afraid of what might happen if the same policy is continued with respect to fisheries.

Again to the Minister of Public Works, Mr. Chairman, the Minister has now been in that portfolio for what, for a year. We will assume that. Therefore, you are responsible for this year's estimates on Public Works. Now forgetting the past, I think in the last meeting Mr. Williams or Mr. Hurst or Mr. Reid stated that where this year we have a \$12 million vote for maintenance it should be \$30 million. In the past 20 years expenditures on public works on wharves and harbours have decreased 75 per cent so this trend started a long time ago, but how can the Minister of Public Works explain that although this year there is at least \$30 million needed to maintain existing facilities, instead we see here a vote of something like \$12 million. At the same time he will say that there is no money but I think he must accept responsibility for it. We find that in the City of Ottawa Public Works can afford to spend \$26 million on everything from air conditioning units, enlarged and improved cafeteria services, a million dollar parking structure for National Defence, moneys to start the construction of a new building for our Finance department and the Treasury Board. All these things are going on. This year we find that there will be almost \$109 million spent on capital works projects in Ontario and yet in the Atlantic area, I think, there will be about \$30 million—no, I am sorry, there will be \$15.5 million spent in the Atlantic

telle dépense. Il se trouve maintenant, que les pêcheurs de ce village sont obligés d'ancrer leur bateau dans un autre village à une bonne distance, parce qu'ils sont dans l'impossibilité d'atteindre leur quai, simplement parce que ces travaux de dragage n'ont pas été faits. Ce genre de chose est d'autant plus frustrant que cela se produit chaque jour.

Le ministre des Pêcheries a mentionné que les membres du Parlement auront une participation plus grande à apporter et que nous devrions connaître nos comtés. Je suis certain que nous parlons en connaissance de cause et que les demandes que nous faisons au ministre des Travaux publics et des Pêcheries sont fondées. Mais on ne nous écoute pas, mais alors pas du tout. Le ministre des Travaux publics nous répond toujours permettez-moi l'expression, la même rengaine. Depuis un an ou deux, j'ai accumulé une trentaine de ces réponses négatives où on dit que l'activité de la pêche est insuffisante pour justifier ce genre de dépenses. C'est toujours la même vieille question de la poule ou de l'œuf. Le ministre des Pêcheries étudie le déchargement de poissons dans le village et évidemment, si la production est faible, il refuse de collaborer avec le ministre des Travaux publics pour construire un quai ou d'autres installations. Personne ne pense que si la production est faible, c'est précisément parce que le village n'est pas doté d'installations adéquates. A ce point de vue, je pense que les deux ministres se disputent sur ce qui doit précéder l'autre, les installations portuaires, les poissons ou les pêcheurs, et cela ne me plaît pas du tout.

Le ministre a fait allusion, il y a un moment, à une nouvelle politique qui semble être mise de l'avant et je pense que le mot pour la définir, c'est la centralisation. Evidemment, à Terre-Neuve nous arrivons à peine, nous n'arriverons jamais, c'est évident. Le programme de centralisation qui a été imposé aux gens et dans lequel les fonctionnaires se sont faits Dieu tout-puissant et ont décidé arbitrairement que certains ports et certains villages seraient fermés et relocalisés ailleurs, ce programme n'a pas marché. Dans la plupart des cas, monsieur le Ministre, ce programme a échoué et a causé un tort considérable aux gens concernés. J'ai bien peur de ce qui peut arriver si on continue à appliquer la même politique en ce qui a trait aux Pêcheries.

Je m'adresse toujours, au ministre des Travaux publics, monsieur le président, le ministre est en fonction depuis un an à peu près. Disons un an. Dans ce cas, monsieur le Ministre, vous êtes responsable des crédits pour cette année aux Travaux publics. Oublions maintenant le passé; je pense qu'au cours de la dernière rencontre M. Williams ou M. Hurst ou M. Reid ont affirmé que les crédits adoptés pour cette année ont été de 12 millions, alors qu'il en aurait fallu 30 millions. Au cours des 20 dernières années, les dépenses des Travaux publics pour les quais et les ports ont baissé de 75 p. 100, c'est donc dire que le mouvement s'est amorcé il y a un certain temps. Mais comment le ministre des Travaux publics peut-il expliquer ceci: alors qu'il sait qu'il a besoin cette année de 30 millions de dollars, on nous demande ici de voter sur quelque chose comme 12 millions de dollars. Tout ce qu'il trouve à répondre c'est qu'il n'y a pas plus d'argent; c'est trop facile, c'est sa responsabilité d'en trouver. C'est connu que dans la ville d'Ottawa, le ministère des Travaux publics a les moyens de dépenser 26 millions sur toutes sortes de chose comme la climatisation, l'agrandissement de locaux, l'amélioration de cafétérias, un million de dollar pour un stationnement à la défense nationale, des fonds pour entreprendre la construction d'un nouvel édifice qui abritera le ministère des Finances et le Conseil du Trésor. Tout cela

area. Surely, Mr. Dubé, you cannot just shut off the responsibility for this inequity, you must have an explanation for it.

• 2120

Mr. Dubé: First of all, it is not the case at all that the amount spent on marine works has been cut down by 75 per cent since last year. It is quite the contrary. If you are referring to this Minister of Public Works, it has been increased since last year; it has been increased twice; it has been increased . . .

Mr. Carter: Mr. Chairman, on a point of order. I think Mr. Williams or one of the other witnesses made the statement—this goes back, I think, to the early fifties—that Public Works expenditures had been decreased by that amount.

Mr. Dubé: I am saying that since last year the amount spent on marine works has been increased twice from the estimates, which were not mine. It was increased by \$4 million and on the new estimates it has been increased over last year. I am saying that it is heading in a different direction. Of course, you will say that this is a stock answer. It is a stock answer to a stock question. You asked me exactly the same question the last time, so I must give you the same answer.

Of course, again I agree with you that more emphasis has to be placed on marine works because of changed circumstances. That is certainly the way I feel. I have told you and I repeat again that there is an application now to increase these resources to be adapted to marine work. I feel that the change we are talking about now to give the programming to Fisheries will partly help to find the solutions to that problem because it is normal that the Department of Fisheries should know where these expenses should be made.

Earlier in the conversation we were talking about your own request. There is a possibility that your own requests in your own constituency may not have been as successful, let us say, as requests from your neighbour to the left or your second neighbour or your third neighbour. It depends on what the fisheries are in your area. There are some areas in Newfoundland where fisheries have been more or less centralized and there are villages, as you know, and outposts in Newfoundland which are to be phased out, so it is obvious that my officials and the officials of the interdepartmental committee that advises Public Works will say that we should not expend resources on a particular structure, if it is to be phased out or if it is to be centralized.

I say that if the programming is centralized in one department, the Department of Fisheries, they know where the demands are; they know where there are needs for improvements in inshore or offshore facilities and, of course, the ultimate solution is to obtain more money to deal with these things, but you make it sound as if it were a campaign directed against your own . . .

You compared that with other Public Works activities across the land, but how do you compare these things? You talked about federal buildings. Federal buildings are built in response to a request from other departments. The

continue. Cette année, nous avons constaté qu'environ 109 millions de dollars seront dépensés pour des projets de travaux importants en Ontario et cependant pour la région atlantique, je pense qu'il n'y en aura que 30 millions—non, je me suis trompé, il y aura 15.5 millions de dollars de dépensés pour la région atlantique. Monsieur Dubé, vous ne pouvez certainement pas rejeter la responsabilité de cette injustice; vous devez en avoir une explication.

M. Dubé: En premier lieu, ce n'est pas le fait que le montant dépensé pour les travaux maritimes ait été réduit de 75 p. 100 depuis l'année dernière. Au contraire. Si vous vous en rapportez au ministre des Travaux publics, cela a été augmenté depuis l'année dernière; il a été augmenté deux fois, il a été augmenté . . .

M. Carter: Monsieur le président, question d'ordre. Je crois que M. Williams, ou un autre témoin, a fait cette déclaration—je crois que cela remonte au début des années 50—que les dépenses des Travaux publics avaient été réduites de ce montant.

M. Dubé: Je dis que depuis l'année dernière, selon les évaluations, le montant dépensé pour les travaux maritimes a doublement augmenté, et ces évaluations ne viennent pas de moi. Il a été augmenté de 4 millions de dollars et d'après ces nouveaux calculs depuis l'année dernière. Je dis que cela va dans un sens différent. Évidemment, vous me direz que c'est une réponse toute faite. C'est une réponse toute faite à une question toute faite. Vous m'avez demandé exactement la même question la dernière fois, alors je dois vous donner la même réponse.

Encore une fois, je suis d'accord avec vous que l'on doit accorder plus d'importance aux travaux maritimes, parce que les circonstances ont changé. C'est évidemment ce que je pense. Je vous l'ai dit et je le répète encore que des démarches se font pour augmenter ces richesses qui doivent être adaptées aux travaux maritimes. Je crois que ce changement dont nous parlons, c'est-à-dire d'en laisser la préparation au ministère des Pêches apportera quelques unes des solutions à ce problème, puisque le ministère des Pêches est le mieux placé pour savoir où ses dépenses doivent être faites.

Nous avons parlé tout à l'heure de ce que vous demandiez. Il est possible que les demandes venant de votre circonscription n'aient pas eu une issue aussi heureuse, dirons-nous, que celles venant de vos voisins. Cela dépend de ce que l'industrie de la pêche représente pour votre région. Il existe quelques régions de Terre-Neuve où l'industrie de la pêche a été plus ou moins centralisée et, comme vous le savez, certains villages et ports de mer doivent être éliminés; il est donc évident que mes fonctionnaires et ceux du Comité interdépartemental qui conseille le ministère des Travaux publics affirment que l'on ne doit pas dépenser des richesses pour une région qui doit être ou éliminée ou centralisée.

J'affirme que si l'on en confie la préparation à un seul ministère, celui des Pêches et Forêts, ils sauront où se fait la demande. Ils savent quelles installations côtières, ou en dehors des côtes, doivent être améliorées et, évidemment, le principal but est d'obtenir plus d'argent pour résoudre ces questions, mais vous laissez sous-entendre que c'est une campagne menée contre vous . . .

Vous l'avez comparée avec d'autres sphères d'activité publique à travers le pays, mais comment les avez-vous comparées? Vous avez parlé des édifices fédéraux. L'on construit ces édifices à la suite d'une requête des autres

main function of the Department of Public Works is one of service. We build buildings where there are requests for buildings. Obviously we do not build federal buildings or incur other expenses in the expectation that somebody will come in and fill them and use them. Our department is a construction department. We respond to the request of government needs.

Mr. Carter: Mr. Chairman, I do not accept that really as the Minister states it. I am not talking about St. John's West specifically, I am talking about the Atlantic area. Your official stated that the vote covering the money that is required for extensions, improvements, new additions, just to maintain your facilities in Atlantic Canada, this year is only half what it should be. Yet this year you can spend \$4 million on building a new building on Booth Street in Ottawa, you can approve a \$36 million project for a new office building for the Public Service, Treasury and Finance, and you can build a new building for External Affairs costing \$36 million. Surely, Mr. Minister, it is your responsibility as the Minister to ensure that the Atlantic area gets its share.

• 2125

At the moment 7.9 per cent of the people are on unemployment insurance in Atlantic Canada. In Newfoundland I believe it is 16.2 per cent. In Ontario it is a little over 4 per cent. I am not against Ontario getting it, but I am against them getting it at the expense of the Atlantic area, and this is what is happening, Mr. Minister. We find that it is no sweat for your department to approve a million dollars to build a parking garage for National Defence, to spend \$500,000 to put in a new air conditioning unit in Statistics Canada or to spend another \$500,000 or so to improve a cafeteria in some building, and yet you tell me you cannot get sufficient money from your colleagues in the Treasury Board to even do a housekeeping job by your department in the Atlantic area.

This is incredible. I would think it is a pretty terrible indictment, Mr. Minister, of your department and of the government generally, because in Atlantic Canada and in Newfoundland, fishing facilities and harbour facilities go hand in hand with fishing. People cannot fish successfully unless they have adequate facilities from which to fish. Surely the government can see its way clear to even maintaining your services and to keep up the wharves in the Atlantic area as well as they can afford to find money to enlarge cafeterias, improve air conditioning units or to build new office buildings in Ontario, where you have 4.5 per cent unemployment at the present time. How do you explain that? It seems to me that there is a misguided sense of priorities in your department. You are more concerned with improving working facilities in central Canada, you are more concerned with having bigger and better air conditioning units, bigger and better cafeteria facilities and parking structures and that you are in providing the bare necessities for people in the Atlantic region who have to use these facilities in order to make a living.

ministères. La principale fonction du ministère des Travaux publics en est une de service. Nous construisons ces édifices quand il y en a une demande. Il est évident que nous ne construisons pas ces édifices fédéraux, ou que nous ne faisons pas ces dépenses, dans le seul espoir que quelqu'un y viendra et s'en servira. Notre ministère en est un de construction. Nous répondons aux besoins du gouvernement.

M. Carter: Monsieur le président, je n'accepte pas la façon dont monsieur le ministre a fait ses déclarations. Je ne parle pas seulement au sujet de la région St-Jean Ouest, je parle de toute la région atlantique. Vos fonctionnaires ont affirmé que le vote de cette année sur le montant requis pour l'agrandissement, pour l'amélioration et pour de nouvelles annexes, dans le seul but d'entretenir vos installations dans les provinces atlantiques, n'a alloué cette année que la moitié du montant qui aurait été nécessaire. Déjà cette année, vous disposez de 4 millions de dollars pour construire un nouvel édifice sur la rue Booth à Ottawa, vous pouvez approuver un projet de 36 millions de dollars pour la construction d'un nouvel édifice pour la Fonction publique, le Trésor et les finances, et vous pouvez faire construire un nouvel édifice de 36 millions de dollars pour les Affaires extérieures. De toute évidence, monsieur le ministre, c'est à vous qu'il incombe de faire en sorte que la région de l'Atlantique soit assurée d'avoir sa part.

À l'heure actuelle, 7,9 p. 100 des gens reçoivent des prestations d'assurance-chômage dans la région atlantique du Canada. À Terre-Neuve, je crois qu'elle est de 16,2 p. 100. En Ontario, ce pourcentage dépasse à peine 4 p. 100. Je n'ai rien contre le fait que l'Ontario bénéficie de ces sommes d'argent, mais je ne suis pas d'accord pour qu'elle le fasse au détriment de la région atlantique, et c'est ce qui arrive, monsieur le ministre. Nous trouvons qu'il n'est guère juste de la part de votre ministère d'approuver l'aménagement d'un terrain de stationnement pour la Défense nationale au coût de un million de dollars, de dépenser \$500,000 à l'installation d'un nouveau système de climatisation à Statistique Canada ou de dépenser un autre \$500,000 ou à peu près à l'amélioration des cafétérias de certains édifices, et déjà vous m'annoncez que vous ne pouvez obtenir suffisamment d'argent de vos collègues du Conseil du Trésor, même pour l'entretien de votre ministère dans la région atlantique.

Ceci est incroyable. Je crois que c'est là une terrible injustice, monsieur le ministre, de votre ministère et du gouvernement en général, car dans la région atlantique du Canada et à Terre-Neuve, les installations de pêche et les installations portuaires vont de pair avec la pêche. Ces gens ne peuvent pêcher avec succès s'ils ne disposent pas des installations dont ils ont besoin. Le gouvernement peut certainement trouver des sommes nécessaires pour entretenir vos services et pour garder en état les quais de la région atlantique, tout comme ils arrivent à trouver de l'argent agrandir les cafétérias, améliorer les systèmes de climatisation ou bâtir de nouveaux édifices dans l'Ontario, où vous avez 4,5 p. 100 de chômeurs à l'heure actuelle. Comment expliquez-vous ceci? Il me semble que le sens de la priorité soit faussé dans votre ministère. Vous êtes plus préoccupés par l'amélioration des installations de travail dans le centre du Canada, et vous êtes plus préoccupés par l'installation des systèmes de climatisation qui soient plus grands et meilleurs, par l'aménagement de plus grandes et de meilleures cafétérias et terrains de stationnement, plutôt que de fournir aux gens de la région atlantique le

Mr. Dubé: If you are addressing yourself to marine works, and I think you are, which is one portion of the expense of my department, I can only repeat that we have increased it twice since last year in one year. It may sound like a broken record, but I can only give you the same reply to the same question. If you wish to address yourself to other expenses, if you want to talk about say, Come-by-Chance in Newfoundland, this is the most important marine structure going on right now and the federal government and the Department of Public Works is spending \$20 million.

Mr. Carter: You are trying, sir, to mislead the Committee.

Mr. Dubé: I am not trying to mislead the Committee.

Mr. Carter: This is the second time you have thrown that \$20 million back at me. This is not a grant; it is a loan to the government, I presume, which . . .

Mr. Dubé: Which will benefit the Atlantic area.

Mr. Carter: Not the fishermen of the area.

An hon. Member: It is a loan.

Mr. Carter: It is a loan.

Mr. Barnett: I think, if I may respectfully suggest to the Minister and the member who are, I think, a little at cross-purposes, that we did get into this area a bit and the Minister is probably quite correct when he said that the marine works estimates have increased. One of the questions we discussed at our previous meeting was the question of money going into marine works for transportation, coastal shipping or deep-sea shipping, but we are concerned about what money is going into the small-craft harbour program. I think, with all respect, that in this context, perhaps, when the Minister says that the vote has been increased twice, he should differentiate for the Committee as to whether he is talking about marine works for things like the deep sea shipping terminal or whether it is Come-by-Chance. We are concerned about how much more or how much less has gone into the vote for smallcraft harbours.

Mr. Dubé: I only threw in Come-By-Chance, because it is really closer . . .

• 2130

Mr. Barnett: I would draw attention to the votes for dredging the Fraser River and a fishing harbour on Vancouver Island.

The Chairman: Mr. Carter, your time is just about up, but because you had a couple of interruptions I will allow you another 10 minutes again.

Mr. Carter: Obviously, Mr. Chairman, if the Minister is going to start throwing that one back to us, about the \$20 million, we can start talking about the \$36 million spent on the External Affairs building here, which is not a repayable loan. He has talked two or three times about the fact that he has managed to increase his budget by \$4 million. That is so insignificant when you relate to the \$208 million being spent in Central Canada on public works and maintenance. A miserable \$4 million when you are talking in terms of providing facilities to enable people engaged in

strict nécessaire, alors que ceux-ci font usage de ces installations dans le but de gagner de quoi vivre.

M. Dubé: Si vous voulez parler des travaux d'ordre maritime, comme je le crois, ce qui constitue une partie des dépenses de mon ministère, je ne peux que vous répéter que nous avons en l'espace d'une seule année, doublé le montant accordé l'année dernière. Cela vous semble peut-être une vieille rengaine, mais je ne peux que répéter ma réponse à cette question que vous m'aviez posée tantôt. Si vous voulez parler d'autres dépenses, disons par exemple du port Come-by Chance de Terre-Neuve, c'est là l'une des plus importantes constructions maritimes en cours à l'heure actuelle et le gouvernement fédéral ainsi que le ministère des Travaux publics lui ont accordé une somme de 20 millions de dollars.

M. Carter: Essayez-vous, monsieur, d'induire en erreur le Comité?

M. Dubé: Je n'essaie pas d'induire en erreur le Comité.

M. Carter: C'est la seconde fois que vous me parlez de ce 20 millions. Ce n'est pas un octroi; c'est un prêt au gouvernement, qui, je présume, . . .

M. Dubé: Dont bénéficiera la région atlantique.

M. Carter: Non pas les pêcheurs de cette région.

Une voix: C'est un prêt.

M. Carter: C'est un prêt.

M. Barnett: Je pense, avec tout le respect qui s'impose, et afin de dissiper le malentendu dont font preuve le ministre et le membre du Comité, qu'il me faille dire que cette région a bénéficié de ce prêt et que le ministre ne fait pas erreur lorsqu'il dit que le budget pour les travaux maritimes a augmenté. L'une des questions dont nous avons discuté à notre séance précédente, fut celle des sommes d'argent accordées aux travaux maritimes ayant trait au transport, à l'expédition de marchandise sur la côte ou en haute mer; mais ce dont il est question présentement, ce sont des sommes accordées pour le programme des ports pour petites embarcations. Je crois, avec tout le respect que je lui dois, que dans de telles circonstances, peut-être le ministre, lorsqu'il parle du doublement des sommes accordées, devrait-il s'exprimer de façon à ce que le Comité saisisse bien la différence entre les travaux maritimes ayant trait aux expéditions en haute mer, par exemple, et à ceux qui sont faits au port Come-by-Chance. Nous sommes tous intéressés à savoir combien d'argent de plus ou de moins a été accordé au crédit pour la part destinée aux petites embarcations.

M. Dubé: Je ne faisais qu'ajouter la part de Come-by-Chance, puisqu'il se trouve vraiment plus près que, . . .

M. Barnett: Je voudrais attirer votre attention sur les crédits votés pour nettoyer la rivière Fraser et un des ports de pêche de l'île de Vancouver.

Le président: Monsieur Carter, votre temps est presque-écoulé mais comme on vous a coupé la parole à plusieurs reprises, je vous accorde un autre dix minutes.

M. Carter: Évidemment, monsieur le président, si on commence à nous reprocher ces 20 millions de dollars, nous pouvons toujours discuter des \$36 millions de dollars (prêt non-remboursable) que l'on a dépensés pour l'édifice des Affaires extérieures ici à Ottawa. Le ministre a mentionné à deux ou trois reprises qu'il avait essayé d'augmenter son budget de 4 millions de dollars. Cette somme est sans importance comparativement aux 208 millions de dollars que l'on a investi au Canada central pour les travaux publics et l'entretien. Quatre millions de dollars

the main industry in Atlantic Canada to make a living. So he has increased by \$4 million the vote. There is a \$4 million expenditure this year on a building on Booth Street. I am sure the Minister cannot sit back on his, cannot rest on his laurels here...

Mr. Dubé: You are again comparing apples with oranges, you are comparing part of a program in one area with the total program in some other area. The two are not comparative, you know that.

Mr. Carter: I am comparing bread and butter with luxury, this is what is happening. You have completely forgotten, or at least they are so low down on your list of priorities, the bread and butter issues in Atlantic Canada, the harbour facilities, that you have concentrated on building big ivory towers in Ottawa, and we are paying for it. My constituents are paying for it. I do not know what is going to happen.

The Minister of Fisheries would have us believe that once he assumes responsibility we are going to have a whole new Jerusalem in Eastern Canada. I am afraid of his approach too, Mr. Chairman, and that he is going to start centralizing. If he is going to use the same criteria in future for determining need for facilities that he has used in the past, I think we will see a lot of our fishing communities wiped out and the people who would otherwise make a living in the fisheries will be denied that right. This is what is happening. I know this same situation prevails in other parts of Canada, they are, as I say, using the old chicken or egg concept, what comes first? The Minister of Fisheries will not give the Minister of Public Works the go-ahead because there are no more fishermen, or fish landings, and of course the reason is that there are no facilities. Is that not the case, Mr. Minister, is this the criteria you are using, fish landings rather than potential number of fisherman?

Mr. Rompkey: The Minister has already said fish stocks.

Mr. Davis: Let me try to look ahead to the scheme or approach that I think would be appropriate, at least in so far as fisheries is concerned. Obviously fish landings are not in themselves enough, but if as the member says, they are not landing many in that area because of the condition of the dock or means for dredging and so on, that is a misleading statistic.

If, though, we have a good fisheries officer, a good regional director, we have someone like Bill Reid whose job it is to defend the money spent in one area as opposed to another, we will surely come up with a better rationale than that the landings are only so and so.

Mr. Carter: Well excuse me, Mr. Chairman, maybe Mr. Reid or the Minister or his aides can explain some of the decisions that have been made in my riding. I suppose the same thing applies in other provinces, in other parts of Eastern Canada.

Mr. Davis: I think the first reason, the most compelling reason, has been the lack of funds committed to this particular program. When the member from St. John's East says that he has not had any projects approved in his riding in a long while I can say the same has been true of

est une somme bien minime lorsqu'il s'agit d'aider les gens de la principale industrie de l'Atlantique à gagner leur vie. Cette année ils ont dépensé 4 millions de dollars pour un édifice situé rue Booth. Je suis certain qu le ministre ne peut se reposer sur ses lauriers et...

M. Dubé: Vous comparez des pommes à des oranges, c'est-à-dire que vous faites une comparaison d'une partie seulement d'un programme pour une région donnée. Vous savez très bien que c'est impossible de comparer ces deux choses.

M. Carter: Ma comparaison se défend très bien. Vous avez complètement oublié l'importance des installations portuaires pour construire de grosses tours d'ivoire à Ottawa et nous payons tous pour cela, mes électeurs aussi. Je ne sais ce qu'il adviendra de cette situation.

Le ministre des Pêches veut nous faire croire que, dès qu'il aura assumé sa responsabilité, nous aurons une nouvelle grande ville dans l'Est du Canada. J'appréhende un peu son attitude, monsieur le président, et je crains qu'il ne commence à centraliser. Pour l'avenir, il utilisera les mêmes critères qu'il a déjà utilisés afin de déterminer les besoins pour les installations et je crois qu'en conséquence plusieurs villes vivant de ce commerce disparaîtront et les gens qui sans quoi auraient vécu de ce métier seront dénudés de ce droit. Voilà la situation. Je sais que la situation est identique dans les autres parties du Canada, et comme ils le disent, ils s'en tiennent toujours aux mêmes vieux concepts à savoir ce qui prime le plus, la poule ou l'œuf. Le ministre des Pêches ne donnera pas le plein d'allant au ministre des Travaux publics puisqu'ils ne sont plus considérés comme des pêcheurs, ne sont plus responsables des déchargements de poisson, puisqu'ils n'ont plus les installations nécessaires. Est-ce le cas, monsieur le ministre? Utilisez-vous comme critère les déchargements de poisson plutôt que le nombre de pêcheurs éventuels?

M. Rompkey: Le ministre a déjà fait mention de bancs de poissons.

M. Davis: Laissez-moi considérer l'approche qui serait d'après moi la plus appropriée du moins en ce qui concerne les pêcheries. Évidemment, les débarquements de poisson ne sont pas suffisants, mais comme l'a mentionné le député, les opérations dans cette région ne vont pas bon train à cause des conditions des quais ou des moyens de nettoyer les ports etc., il s'agit donc d'une fausse statistique.

Si par contre, nous avons un bon représentant des pêcheries, un bon directeur régional, nous avons M. Bill Reid dont la fonction est de discuter des dépenses qui ont été faites dans certaines régions plutôt que d'autres, nous en arriverons certainement à de meilleures conclusions au sujet de ces débarquements.

M. Carter: En bien, monsieur le président, M. Reid, le ministre ou ses représentants pourrait peut-être me fournir quelques explications au sujet des décisions qu'ils ont pris concernant mon comté. Je suppose que le même principe peut-être appliqué dans d'autres provinces, dans d'autres parties de l'Est du Canada.

M. Davis: Je crois qu'une des premières raisons importantes est le manque de fonds alloués à ce programme particulier. Lorsque le député de St-Jean Est mentionne qu'aucun projet n'a été accepté, je peux aussi dire que la même situation s'est produite en ce qui concerne Capilano,

Capilano, and Coast-Capilano before it, when I represented a three or four hundred mile stretch of coast on the West Coast. So we have been in the same boat. There has been a lot less money devoted to this kind of thing, but I hope one of the upshots of this Committee will be recommending an order of magnitude of estimate...

An hon. Member: Mr. Chairman, I am...

The Chairman: Order, order.

Mr. Davis: ... which the committee thinks appropriate to these circumstances, and as a horseback figure I would say \$20 million a year.

• 2135

Mr. Carter: That is the point I am trying to make, sir. I mean, what kind of rationale do you use, what set of guidelines, when you will give greater priority to building a parking garage in Ottawa or providing a bigger air conditioning outfit than you would give to providing fishing facilities and harbour facilities in these areas where they are badly needed. This is the point I am trying to get across. What is the basis of these decisions? Is it because Atlantic Canada is being written off? Is it because you are more concerned with making life more comfortable for the bureaucrats in Ottawa? This is what it appears to me to be like, and I cannot accept that.

Mr. Davis: That question could be answered only by the government as a whole, not by one or two particular ministers. Obviously Mr. Dubé and I are doing our best and have an interest in trying to get more money into marine programs. We, or our predecessors, have lost a few battles around the Cabinet table perhaps. But as for the Atlantic region, you should certainly include the dollars that DREE is spending on capital works.

Mr. McCain: They are not spending them on fishing harbours.

Mr. Davis: All right, but then ask us questions about fishing harbours and not about air conditioners in Ottawa.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I suppose the ministers present realize that I am on this committee not because I represent a constituency in the Atlantic Provinces, but I suppose I could say because the voters in their wisdom, or lack of it, have not seen fit to supply somebody from my party from that region of Canada.

I have a note in front of me from the Clerk of our Committee which says the Department of Public Works has supplied a copy of a document on an interdepartmental task force on small craft harbours entitled "Inventory Report". This is stated to be available for examination in our Chairman's office. He was good enough at my request to bring it over here tonight so I can have a look at it.

I take it that this is in response to some questions I asked of Mr. Williams at the last meeting. So for my information at least I can get some picture of what we are talking about in the Atlantic region. Can I assume that one can refer to the figures in this document?

et la côte de Capilano, lorsque j'ai proposé de prolonger la côte ouest de trois ou quatre cent milles. Nous avons donc subi les mêmes situations. Beaucoup moins d'argent a été alloué à ce genre de projet, mais j'espère qu'un des objectifs de ce Comité sera d'augmenter les prévisions budgétaires.

Une voix: Monsieur le président, je...

Le président: A l'ordre.

M. Davis: Le comité qui s'occupe de ces projets, et comme chiffre important je dirais 20 millions de dollars par année.

M. Carter: C'est ce à quoi je voulais en venir, monsieur. Quel genre d'analyse faites-vous et sur quel principe vous basez-vous lorsque vous accordez des subventions afin de bâtir des garages de stationnement à Ottawa ou pour installer des systèmes d'air climatisé au lieu d'aider l'industrie des pêches et de fournir des installations portuaires dans les régions qui en ont grandement besoin? Sur quoi vous basez-vous pour prendre ces décisions? A-t-on oublié la Côte atlantique? Ou êtes-vous plus intéressés à rendre la vie plus agréable au bureaucrates d'Ottawa? C'est du moins ce qu'il semble et je ne puis l'accepter.

M. Davis: Le gouvernement et non un ou deux ministres en particulier pourrait répondre à cette question. Évidemment, M. Dubé et moi faisons tout ce qui est possible afin d'essayer d'investir le plus d'argent possible dans ce genre de programme. Nous et nos prédécesseurs n'avons pas toujours réussi à prouver notre point de vue. Mais pour ce qui est de la région de l'Atlantique vous pourriez certainement considérer l'argent que le ministère de l'Expansion économique régionale investit dans les travaux du fédéral.

M. McCain: Ils ne font aucun investissement en ce qui concerne les ports de pêche.

M. Davis: Eh bien, alors posez des questions concernant les ports de pêche et non les systèmes d'air climatisé à Ottawa.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, je suppose que les ministres présents ici aujourd'hui prennent conscience que je ne participe pas à ce Comité en tant que représentant des électeurs des provinces de l'Atlantique, mais plutôt parce que les électeurs considèrent qu'il n'est pas convenable d'aider quelqu'un de mon parti de cette région du Canada.

Le greffier de ce Comité m'a remis une note qui s'intitule «Rapport d'inventaire», rapport qui mentionne que le ministère des Travaux publics a publié un exemplaire d'un dossier concernant la fonction des différents gouvernements en ce qui concerne les ports pour petites embarcations. Ce rapport doit être étudié par le président. Il me l'a gentiment remis ce soir afin que je puisse l'étudier à mon tour.

Cela répond à quelques questions que j'ai posées à M. Williams au cours de la dernière réunion. Je puis donc constater la situation actuelle de la région de l'Atlantique. Puis-je prendre pour acquis que quelqu'un se référera aux statistiques données par ce dossier?

The Chairman: Yes.

Mr. Barnett: I was looking at the summary of use classifications. I think it might be of some interest if I could preface one or two questions by putting my analysis of these figures on the record. Of the 2,304 small craft harbours listed, 542 are listed as having a primary use of transport, and 526 for pleasure, which leaves a total of 1,236 harbours classified as either fisheries harbours or joint fisheries/pleasure-use harbours. My figures show that in the provinces from British Columbia through to and including Quebec, the number in those provinces is 213, which leaves 1,023 in the Atlantic region of the country. This certainly reveals to me the scope of the problem we are trying to wrestle with in discussing what might better be done.

My own personal knowledge of harbours on the Atlantic Coast is very sketchy indeed. I have managed to see a few of them at one time or another. But most of the ones I have seen are on a somewhat smaller scale than the ones I am used to seeing on the Pacific Coast, partly I think because they have been used in the past at least by a different type of fishing vessel. Obviously, from what the Atlantic Coast members are saying, and from what the Deputy Minister was saying the other night, the state of many of these harbours leaves much to be desired. One who is interested at all in the welfare of the fishing industry would argue that some very drastic changes ought to be made.

• 2140

On the question of decisions as to whether certain harbour facilities would be built or would not be built—and I have had many exchanges with the various ministers of Public Works on this subject—sometimes after a few years something has happened which of course is always pleasing to a member and his constituents. In many cases, of course, nothing is happening after 10 or 15 years perhaps of exchanging correspondence.

Among other things I am interested in the grounds on which the assumption is being made that more money will be weeded or begged from Treasury Board under the proposed transfer of jurisdiction. In my experience, where a request has been put forward for fishing vessel harbour construction and going back over a period of years, my understanding is that Public Works has asked the Department of Fisheries for an analysis of the proposal from a fisheries point of view. There has been that kind of an input into the decision-making process all along, at least on the Pacific Coast. Now it would appear that the cart and the horse are going to be turned around. I suppose it would be unfair of me to ask the Minister of Public Works if he thinks his colleague the Minister of Fisheries is more persuasive in Cabinet than he. It does really boil down to this kind of thing. From what the Minister of Fisheries has said, he feels that maybe some better rationale...

Mr. Davis: Could I make an interjection?

Mr. Barnett: I think this is the kind of question we should be exploring if we are to make recommendations in committee that will be fruitful in improving what is obviously a bad situation.

The Chairman: Thank you.

Mr. Davis: Can I make an interjection there? Perhaps the Minister of Public Works would not say this, but I can say it. The Department of Public Works should be building runways for airports. Now I do not think the Minister of Public Works should be making the case for yet another runway. I think the Minister of Transport should, and he has the money in his budget. But the Department of Public

Le président: Oui.

M. Barnett: J'ai étudié le résumé concernant la classification. Je crois qu'il serait bon que je précède de une ou deux questions en ajoutant mon analyse de ces statistiques. Sur les 2,304 ports pour petites embarcations, 442 sont considérés très importants pour le transport, 526 pour la plaisance, ce qui donne un total de 1,236 ports soit de pêche ou soit les deux: pêche et plaisance. Mes statistiques démontrent que les deux provinces de Colombie-Britannique et du Québec possèdent ensemble 213 ports ce qui laisse un total de 1,023 ports pour la région de l'Atlantique. Ces chiffres révèlent certainement l'étendue du problème que nous discutons actuellement en essayant de trouver les moyens d'action.

Je possède peu de connaissances sur les ports de la Côte atlantique. J'ai essayé d'en visiter quelques-uns, mais la plupart de ceux que j'ai vus sont beaucoup plus petits que les ports de la Côte du Pacifique, parce que je crois dans les années passées ils ont été utilisés par des navires différents. Évidemment, d'après l'opinion sous-ministre et des députés de la côte Est, les contrats de sa part restent à désirer. Ceux qui s'occupent de l'assistance de l'industrie des pêches diraient que d'importants changements restent à faire.

Ce qui concerne la construction possible de certaines installations portuaires, j'ai eu de nombreuses discussions avec le ministre des Travaux publics à ce sujet, quelquefois après un certain nombre d'années ils obtiennent les subventions nécessaires, ce qui plaît particulièrement à un député et ses électeurs. Dans plusieurs cas, rien ne se fait avant dix ou quinze ans.

Je m'intéresse entre autres à l'hypothèse qui a été formulé à savoir que plus d'argent serait emprunté au Conseil du Trésor selon le transfert de juridiction. D'après mon expérience, lorsqu'une proposition concerne les constructions des ports est présentée, je remonte à plusieurs années, si je comprends bien, le ministère des Travaux publics demande une analyse des propositions et aussi l'opinion du ministère des Pêches et Forêts. C'est ce genre d'investissement qui a été fait tout au long du processus décisionnel, du moins en ce qui concerne la côte du Pacifique. Actuellement il me semble que les choses se font à l'inverse. Je suppose qu'il serait injuste de ma part de demander au ministre des Travaux publics s'il croit que son collègue des Pêches et Forêts est plus persuasif que lui à la Chambre. Cela se réduit à ce genre de chose. D'après la déclaration du ministre des Pêches et Forêts il croit que peut-être de meilleures analyses...

M. Davis: J'ai fait une intervention...

M. Barnett: Je crois que c'est le genre de question que nous devrions prendre en considération si nous voulons faire des propositions dans ce comité, ce qui améliorerait la situation actuelle.

Le président: Merci.

M. Davis: Puis-je faire une intervention? Le ministre des Travaux publics ne peut peut-être pas faire cette déclaration, mais je le peux. Le ministère des Travaux publics devrait actuellement construire des pistes d'atterrissage dans les aéroports. Actuellement je ne crois pas que la chose est possible pour le ministère des Travaux publics, mais je crois que le ministère des Transports

Works, under the Minister of Public Works, would do this. Right?

Now when it comes to fishing, I think it is up to the Minister of Fisheries to say there are these additional stocks of fish that are now economic to fish; the price of fish has doubled; the market prospects are so much better than they were a few years ago. We have a new ballgame and, therefore, the economics of the docks in a particular area serving a certain kind of middle-size vessel, is enormously improved. Now the Minister of Fisheries should be able to make a better case for those particular kinds of docks in that area, than the Minister of Public Works; presumably that is the one subject he knows something about. Right? Or Transport: when it comes to highways or major marine docks involving shipping and so on. When it comes to culture: the CBC needs a big building; well they make the case for the building, but Public Works builds it. Therefore, I think it is a little different than you are putting it.

The fishermen and the Department of Fisheries—the industry, in other words, and its department—should make the case for the bigger budget, not only for more subsidy for vessels, or even subsidy for certain kinds of fishing, but also for fish docks.

Mr. Dubé: Really the role of the Department of Public Works and the role of the Minister of Public Works should be, in fact, more or less along the lines of a service department; to build, to construct for other departments, and not left to the Department of Public Works and to the Minister of Public Works to make a case, as my colleague said, for more airports or to make the case with other departments.

• 2145

Some of these aspects have been neglected. We have lately been talking about marine works. This aspect, in fact, over the past 10 or 20 years, has been neglected, perhaps for the very reason that that aspect was left to the builder and not to the department which should have been the most interested in building the structure; namely, the Department of Fisheries.

I am not trying to condemn my predecessor nor am I here to congratulate my successor, but this is a fact of life. I believe that a transfer should help to obtain more funds because it is normal that the Minister of Fisheries should be more interested in fishing than anything else: that is his mission in life.

As to this transfer, it is supported by both ministers, and both ministers, at the same time, are now making application for more funds to be applied to these structures.

Mr. Barnett: Could we just explore this question a little further because it comes down, in a sense, to who makes the decisions about the total capital spending program of the government.

There has been discussion about the activities of Public Works in providing public buildings. As I understand it, the funds for public buildings are in Public Works estimates. The requirements of the various departments are surveyed and assessed, and Public Works make the decision. Allegations are being made, though, that you are spending too much on fancy buildings and not enough on marine works or small craft harbours.

devrait s'occuper de sa demande puisqu'il possède le budget nécessaire. Mais je crois que le ministère des travaux publics s'occuperait de cette demande. N'est-ce pas?

Lorsqu'il s'agit de questions concernant les pêches, je crois qu'il est au ministère des Pêches et Forêts de dire par exemple, que ce genre de poisson est plus économique qu'un autre; que le prix du poisson a doublé; que les perspectives du marché sont meilleurs qu'elles étaient il y a quelques années. Actuellement, nous fonctionnons d'après un nouveau système, c'est pourquoi le budget alloué à cela déservant un certain genre de navires moyens, dans une région donnée, s'est beaucoup amélioré. Actuellement, le ministère des Pêche et Forêts est mieux placé que le ministère des Travaux publics pour améliorer l'état de ces quais dans la région; il est particulièrement au courant de cette situation. N'est-ce pas? Ou le ministère des Transports: lorsqu'il s'agit d'autoroutes ou de quais importants où s'effectuent les envois outre-mer; lorsqu'il s'agit de culture: Radio-Canada a besoin d'un grand édifice, elle le demande, mais c'est le ministère des Travaux publics qui le construit. Je crois donc que la situation est différente présentée de cette manière.

Les pêcheurs et le ministère des Pêches et Forêts, l'industrie en d'autres termes, et ses ministères devraient demander un plus gros budget, non seulement pour obtenir davantage de crédits pour les bateaux, mais encore pour l'avenir; certains genres de pêches et les quais.

M. Dubé: En fait, le ministère des Travaux publics devrait essentiellement fournir des services, c'est-à-dire s'occuper de la construction pour d'autres ministères, et non laisser la responsabilité des nouveaux aéroports au ministère des Travaux publics ou renvoyer la question à d'autres ministères comme mes collègues l'ont mentionné.

On a négligé quelques-uns de ces aspects. Nous avons récemment parlé des travaux maritimes. De fait, on a négligé cet aspect, au cours des 10 ou 20 dernières années, peut-être parce que c'était le constructeur qui en était chargé et non le ministère qui était supposé être chargé de la construction du bâtiment, en l'occurrence le Ministère des Pêches.

Je ne veux pas blâmer mon prédécesseur, ni féliciter mon successeur, mais c'est un fait existant. Je crois qu'un transfert aiderait à obtenir plus d'argent, car il est normal que le Ministère des Pêches s'intéresse plus à la pêche qu'à autre chose; c'est son rôle essentiel.

En ce qui concerne ce transfert, les deux ministres sont d'accord, et ont demandé pour qu'on accorde plus d'argent pour la construction de ces bâtiments.

M. Barnett: Pourrions-nous en discuter un peu plus longtemps, car il s'agit, en fait, de celui qui prend les décisions au sujet du budget des dépenses totales du gouvernement.

On a discuté des activités du Ministère des Travaux publics, se rapportant à la construction des édifices publics. Comme je le comprends, l'argent destiné à la construction de ces édifices fait partie des dépenses du Ministère des Travaux publics. On établit et on étudie les besoins des différents ministères, et il en revient au Ministère de prendre la décision. On allègue cependant que vous dépensez trop d'argent pour des édifices de fantaisie, et pas assez pour les travaux maritimes ou les ports pour petites embarcations.

Mr. Dubé: It has been made very difficult for any Minister of Public Works to plan ahead because the Department of Public Works now finds itself more or less like the proverbial meat in the sandwich. You have one department requesting a building or services—and that is one slice of bread. The other slice of bread is the Treasury Board and the department. You need a lead time of two, three or four years to be able to plan and respond to the requests of various departments. When it is left to Treasury Board to make the request which the department itself should make, it does create difficult problems at times, and this is one that we are facing right now with reference to marine works.

Mr. Barnett: Are you and/or the Minister of Fisheries arguing that the money should all be in one pot—in other words, in the Public Works pot?

I made reference to the fact that at least twice—once under a Conservative administration and once under a Liberal administration—there was what was called an austerity program, and my observation was that, each time that happened, Public Works, be it in land-based facilities or whatever kinds of projects were the simplest things to chop out. Are you suggesting that, if six departments are getting funds allocated into their departmental estimates, there is less likelihood of that chopping in one fell swoop taking place?

I am convinced in my own mind that one of the reasons for the deplorable falling back in harbour facilities on the Atlantic Coast is probably the indirect or direct result of this kind of chopping of total federal spending at various periods.

Mr. Dubé: Of course, when there is a so-called period of austerity and chopping starts, all Ministers yell at the same time, because everybody is hurt. I do not believe that having the estimates in one department or another, would be one way to avoid that. I do not believe that that is the case.

At any rate, to repeat: with reference to this transfer, it is just that it is more logical that programming of marine structures be done by the department that is most interested in fisheries.

• 2150

Mr. Davis: I am talking about the buck passing. The Department of Fisheries can hardly pass the buck to Public Works in the future when it come to why this program and not that one. Fisheries has to have a rationale as to whether there are more fish or more opportunities here than there. But it has to come up, and the people in one department have to defend that. The way things have been, it has not been clear as to who you ask.

An hon. Member: So we have been suffering for it.

Mr. Crouse: In the past year we have had for industry support in Nova Scotia a total of \$2,260,000. That is less than the amount by which you subsidized the National Arts Centre's debt for entertainment.

Mr. Dubé: What do you mean by industry support?

Mr. Crouse: According to your Public Works estimates, industry support in Nova Scotia for this coming year is listed at \$2,260,000; that is less than the amount by which this government subsidizes the National Arts Centre's deficit—the deficit is reputed to be in excess of \$3 million.

M. Dubé: Il a été difficile pour tout Ministère des Travaux publics de projeter quelque chose, car il se sent actuellement la viande proverbiale du sandwich. Vous avez un ministère qui demande un édifice ou des services, ce qui représente une tranche de pain. Le Conseil du Trésor et le Ministère constituent l'autre tranche. Il faut deux, trois, ou même quatre ans pour établir et satisfaire les besoins des différents ministères. Lorsque le Conseil du Trésor en fait la demande, à la place du ministère, cela crée de sérieux problèmes, comme celui auquel nous faisons face actuellement, concernant les travaux maritimes.

M. Barnett: Vous demandez-vous, vous et le Ministère des Travaux publics, si on ne devait pas établir un fonds commun; en d'autres mots, que cela fasse partie de la caisse du Ministère des Travaux publics.

J'ai signalé le fait qu'il y a eu, au moins deux fois, une fois sous un gouvernement conservateur et une autre fois sous un gouvernement libéral, un programme d'austérité, et j'ai remarqué que, chaque fois cela s'est produit, que ce soit de la part du Ministère des Travaux publics ou de quelque autre ministère, la première chose à laquelle on s'attaquait était les installations portuaires. Voulez-vous dire que si six ministères obtiennent des subvention pour leurs dépenses, il y a moins de chances que cette attaque se produise?

En ce qui me concerne, je crois que la cause de la dégradation des installations portuaires sur la Côte de l'Atlantique est la conséquence directe ou indirecte de ce genre de coupures des dépenses fédérales qui se sont produites à différents moments.

M. Dubé: Naturellement, lorsque survient une telle période d'austérité et que les coupures s'effectuent, tous les ministres s'arrachent les cheveux, parce que cette mesure touche tout le monde. Je ne crois que l'on puisse éviter cela, en ayant le budget des dépenses dans un ministère ou un autre. Je ne crois pas que cela soit le cas.

Quoi qu'il en soit, j'aimerais répéter qu'il est plus logique que la préparation des programmes des bâtiments maritimes soit faite par le ministère qui s'intéresse le plus à la pêche.

M. Davis: Je veux parler du renvoi de la balle. Le Ministère des Pêches peut difficilement renvoyer la balle aux Travaux publics à l'avenir, pour expliquer pourquoi ce programme a été adopté, et non l'autre. Le Ministère des Pêches doit fournir une explication raisonnée du fait qu'il y ait plus de poissons ou plus de facilités ici que là. Cela doit venir sur le tapis et les gens d'un ministère doivent le justifier. De la manière dont les choses se passent, on ne sait plus à qui demander.

Une voix: Et nous en souffrons.

M. Crouse: Au cours de la dernière année, nous avons disposé d'une somme de \$2,260,000 pour le soutien de l'industrie en Nouvelle-Écosse. C'est un montant moins élevé que celui que vous aviez contribué à la dette de divertissement du Centre national des Arts.

M. Dubé: qu'attendez-vous par soutien de l'industrie?

M. Crouse: Selon votre budget des dépenses au Ministère des Travaux publics, le montant accordé au soutien de l'industrie en Nouvelle-Écosse se chiffre à \$2,260,000, ce qui est moins que le montant accordé par le gouvernement au Centre national des Arts, pour combler le déficit, qui dépasse, dit-on, \$3 millions.

This is the sense of priorities this government has. You are interested in playing, and in putting the accent on activities that do not contribute to a man's livelihood. But in Atlantic Canada, in my own riding, there are absolutely no funds set aside for any capital projects on the South Shore. There is one for Clark's Harbour for dredging, for North Sydney for a wharf, for Shag Harbour, harbour improvements and for Yarmouth. I am not decrying those; God knows, they need them.

Mr. Dubé: In Yarmouth alone there is . . .

Mr. Crouse: In Yarmouth alone there is listed \$2,100,000.

Mr. Dubé: That is only for this year.

Mr. Crouse: No, no. You are only going to spend \$900,000 this year. So your total for all industry support in Nova Scotia is just a little over \$2 million, which, I submit, is criminal. It is a criminal offence.

Mr. Dubé: Yarmouth alone is double that amount.

Mr. Crouse: Yarmouth alone is listed in the report at \$900,000 for this year, estimates to be spent in 1973-74, \$900,000. Is that not correct, Mr. Chairman?

The Chairman: That is correct.

Mr. Crouse: Yes, \$2.1 million is the estimated total cost of your program and your estimate for 1973-74 is \$900,000. Is that not correct, Mr. Chairman?

Mr. G. B. Williams (Senior Assistant Deputy Minister, Department of Public Works): That is correct.

Mr. Dubé: If you are talking about marine works—

Mr. Crouse: I am talking about industry support in Nova Scotia.

Mr. Dubé: It will go on forever . . .

Mr. Rompkey: Mr. Chairman, on a point of order. I think we are charging up some of his time.

The Chairman: Mr. Barnett, you have one more minute.

Mr. Crouse: The answers given to this Committee tonight do not hold water, Mr. Chairman. What we require of this government is a report on the priorities used by the Cabinet when setting up the government's spending program.

If the voices of the two Ministers who are before this Committee, are not heard, it is up to them, as representatives of these particular departments that are vitally important to Atlantic Canada, to make their voices a little louder. Gentlemen, you must be heard a little more effectively in the future than in the past or we shall get absolutely nothing in Atlantic Canada.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Rompkey: Mr. Chairman, this Committee was set up to look at the situation and then to make proper recommendations to government. I think it is recognized that that is the whole reason for our existence. It is useless to keep making the point that we need to make representations. This is what we are doing.

C'est le genre de priorités du gouvernement. Vous voulez vous occuper d'activités qui ne contribuent pas à améliorer la vie de l'homme. Cependant, sur la côte de l'Atlantique, dans ma propre circonscription, il n'y a pas de fonds prévus pour aucun projet important pour le sud de l'île. On en a prévus à Clark's Harbour, pour le dragage, à North Sydney, pour un quai, à Shag Harbour, pour l'amélioration des installations portuaires, et à Yarmouth. Je ne condamne pas cela; Dieu sait s'ils en ont de besoin.

M. Dubé: A Yarmouth, seulement, il y a . . .

M. Crouse: Un montant de \$2,100,000 est prévu pour Yarmouth seulement.

M. Dubé: Seulement pour cette année.

M. Crouse: Non, non. On ne dépensera que \$900,000 cette année. Donc, pour le soutien de l'industrie en Nouvelle-Écosse, le montant dépasse un peu \$2 millions, ce que je trouve absolument criminel. C'est une infraction criminelle.

M. Dubé: Le montant accordé à Yarmouth est le double de celui-là.

M. Crouse: Selon le rapport, le montant accordé à Yarmouth pour cette année s'élève à \$900,000, et les dépenses prévues pour 1973-1974 se chiffrent à \$900,000. Est-ce exact, monsieur le président?

Le président: En effet.

M. Crouse: Oui; le coût total du programme est de \$2.1 millions et les dépenses prévues pour 1973-1974 s'élèvent à \$900,000. N'est-ce pas, monsieur le président?

M. G. B. Williams (premier sous-ministre adjoint, Ministère des Travaux publics): En effet.

M. Dubé: En ce qui concerne les travaux maritimes.

M. Crouse: Je veux parler du soutien de l'industrie en Nouvelle-Écosse.

M. Dubé: Cela ne finira jamais . . .

M. Rompkey: Monsieur le président, un rappel au règlement. Je crois qu'il y en a trop pour sa période.

Le président: M. Barnett, il vous reste une minute.

M. Crouse: Les réponses données ce soir au Comité ne tiennent pas debout, monsieur le président. Ce que nous demandons au gouvernement c'est un rapport sur les priorités du Cabinet lorsqu'on établit le budget des dépenses du gouvernement.

Si les deux ministres, ici présents, ne peuvent se faire entendre, il n'en tient qu'à eux, étant représentants de ces ministères qui sont vraiment nécessaires à la côte de l'Atlantique, de parler plus fort. Messieurs, vous devez vous faire entendre plus à l'avenir que par le passé, sinon nous n'obtiendrons rien sur la côte de l'Atlantique.

Le président: M. Barnett.

M. Rompkey: Monsieur le président, on a formé ce Comité pour examiner la situation et faire ensuite des recommandations appropriées au gouvernement. Je crois qu'on reconnaît là la seule raison de notre existence. Il est inutile de continuer à dire que nous devons faire des recommandations; c'est ce que nous faisons déjà.

The Chairman: You have one more question, Mr. Barnett.

Mr. Barnett: My question has to do with something I have indicated concern about, and I ask it with particular reference to the Atlantic Region, assuming that some harbours are built or fixed up. The actual operating administration under the proposed arrangements of the harbours on the Pacific Coast has been a responsibility of the Marine Services of the Ministry of Transport. I assume that that has been the case on the Atlantic Coast. Is that to continue? Or is there to be a change in that arrangement?

Mr. Dubé: Yes. It will be transferred from Transport to ...

• 2155

Mr. McCain: Mr. Chairman, on a point of order.

When you started your time allocation it was quite clear that by ten o'clock every member of the Committee would have had an opportunity to have his 15 minutes. I presume that you have planned to reserve for me those 15 minutes?

The Chairman: I certainly did.

Mr. McCain: Thank you very much.

The Chairman: Because you are a full member of this Committee.

Mr. McCain: Tonight, I mean,

The Chairman: Tonight.

Would the Minister complete his statement and then I will give Mr. McCain the floor?

Mr. Davis: Yes. The responsibility for programming of capital works is transferred to Fisheries. The responsibility for stock feeds and so on is also being transferred, in this case, from Transport to Fisheries. Fisheries will have not only the program responsibility for nominating which harbours are maintained and developed and so on, but also for developing a policy for charging fees where appropriate; for either retaining wharfingers or getting rid of the whole wharfinger system, and so on. That will also come to fisheries.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, it seems to me the purpose of this Committee and its need has been pretty clearly emphasized by the remarks that have been made by the two ministers who are with us tonight, namely, that in the expenditures of money we are unable to get through the present system enough money to maintain wharves without mentioning extension of them.

Just as an example, I am going to ask the Minister how many favourable replies he has given to requests for maintenance or capital costs from the Saint John harbour west to the state of Maine including the islands in the Fundy area, and what is the value of them?

Mr. Dubé: I am not prepared to say offhand. I would have to ...

Mr. McCain: All right. I am going to give you what I believe to be the answer.

Le président: Vous avez une autre question, M. Barnett.

M. Barnett: Ma question concerne quelque chose qui m'inquiète, et je la pose, pensant surtout à la région de l'Atlantique, supposant que quelques ports sont construits ou réparés. L'administration actuelle, selon les ententes des ports de la Côte du Pacifique, dépend des Services de la Marine du Ministère des Transports. Je suppose que c'est la même chose pour la région de l'Atlantique. Cela continuera-t-il ainsi, ou si l'on prévoit apporter un changement à cette entente?

M. Dubé: Oui. Du ministère des Transports, cela ira ...

M. McCain: Monsieur le président, je voudrais faire un rappel au règlement.

Quand vous avez fixé la durée des interventions, il était assez clair que chacun des membres aurait la possibilité de prendre la parole pendant 15 minutes d'ici dix heures. Je suppose que j'aurai droit aussi à ces 15 minutes?

Le président: Bien sûr.

M. McCain: Merci beaucoup.

Le président: Puisque vous êtes membre de plein droit de ce Comité.

M. McCain: Ce soir, je veux dire.

Le président: Oui, ce soir.

Si M. le ministre veut bien poursuivre, je donnerai ensuite la parole à M. McCain.

M. Davis: Oui. La responsabilité des travaux d'immobilisation de capital passe aux Pêcheries. Pour ce qui est de l'entreposage des grains, la responsabilité, dans ce cas, passe du ministère des Transports aux Pêcheries. Les Pêcheries n'auront plus seulement la responsabilité de désigner les ports à entretenir ou à mettre en valeur, mais ils devront aussi s'occuper d'exiger des droits là où il y a lieu. C'est au ministère des Pêcheries que reviendra aussi la responsabilité de maintenir ou d'éliminer complètement le système des propriétaires de quais.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, je pense que les deux ministres qui sont avec nous ce soir ont clairement défini, au cours de leurs interventions respectives, la fonction et les besoins de ce Comité, à savoir, que le système actuel ne nous permet pas de consacrer autant d'argent qu'il faudrait à l'entretien des quais, à moins que les crédits dont nous disposons ne soient augmentés.

Pour vous donner une idée de ce que je veux dire, permettez-moi de poser une question au ministre. Pour la zone qui va du port de Saint-Jean ouest jusqu'à l'État du Maine et qui comprend les îles de la région de Fundy, je voudrais savoir, d'abord, combien de réponses affirmatives vous avez données aux demandes de travaux d'entretien ou d'immobilisations de capital, et ensuite, quel a été le coût de ces travaux?

M. Dubé: Écoutez, je n'ai pas en main les renseignements pour vous donner une réponse précise, il faudrait ...

M. McCain: Laissez tomber, je vais vous dire ce que je crois être la réponse à ma question.

You have done one small dredging job since October 30, and as far as I know, there have been no others approved. If it is your intention to advise the member for the area, I have not been advised of any other intended expenditure in that area or any other contract let. I am subject to correction if I am wrong, but they have not crossed by desk.

Mr. Chairman, we are not talking about the building of new harbours or the expansion of facilities or how many fish are available. We are talking about how many boats need a harbour, and the boats are there today.

We have million-dollar boats in 10-cent harbours, Mr. Chairman. It is the purpose of this Committee, as I see it, to try to impress upon government the absolute and vital necessity for expenditures of money in the Atlantic fishing ports, not to expand them but to maintain them for the boats that are presently making a living out of those fishing facilities.

I cannot agree with the Minister of Fisheries at all when he says that the expenditures which have been requested for my constituency, through me and directly by themselves, have anything to do whatsoever with the expansion of the fishing opportunity for the fishermen. The maintenance of harbour facilities for the boats in existence—this is where we are hung up.

I mentioned million-dollar boats; that may be a slight exaggeration. I believe some of the boats that are presently fishing in the Bay of Fundy are in the price range of \$900,000. On some of the islands on our coast they are literally fishing out of 10-cent harbours.

What are the priorities? I am rather frightened by the remarks that the Minister of the Environment has made, and I think it is more important that I talk for a minute or two than that I ask questions. If we are still going to assess these harbours and the expenditures to be made therein, on the basis of the opportunity for fishing, then we will not spend anything because the fishing is not expanding. The harbours do not need to expand; there are no fish to expand on. But there are boats that cannot tie up. This is the problem.

There are boats that are being damaged, and badly damaged, because they are being asked to tie up in facilities which are not adequate. We have seen on the one hand, both provincial and federal people subsidizing boats to improve our fishing opportunity. On the other hand we have seen the Department of Public Works unable to obtain money to harbour the boats for which the Department of Transport has paid subsidies up to 50 per cent.

Mr. Davis: The Department of Fisheries, not Transport.

• 2200

Mr. McCain: The Department of Industry, Trade and Commerce claimed they put the subsidy up in the *Leroy Berry*, so that was the fourth department I had to go through. Anyway, government on the one hand, regardless of department—we will not argue with that at the moment—is spending money to help the fishermen and the other people sailing a boat to get bigger boats and asking them to tie up at harbours which are totally inadequate for the purpose. That is the purpose of this committee. Now, we have been told by these ministers how difficult it

Vous avez effectué un dragage d'entretien depuis octobre 1930, et si mes renseignements sont bons, il n'y a pas eu d'autres travaux d'autorisés depuis. Si vous tenez le représentant du comté au courant de vos activités, je peux vous dire que je n'ai été informé d'aucun projet de dépenses de contrats. Reprenez-moi si ce n'est pas vrai, mais je n'ai jamais entendu parler de rien.

Monsieur le président, il n'est pas question de la construction de nouveaux ports, ni de l'amélioration des installations portuaires, ni des ressources en poisson. Il s'agit tout simplement du nombre de bateaux qui ont besoin d'un port et du nombre de bateaux qu'il y a aujourd'hui.

Nous avons des bateaux évalués à environ un million de dollars dans 10 p. 100 des ports. A mon avis, notre Comité devrait se donner comme tâche d'essayer d'exercer des pressions sur le gouvernement pour mettre en évidence l'absolue nécessité de consacrer plus d'argent aux ports de pêche de l'Atlantique. Il ne s'agit pas de les agrandir, mais de les entretenir pour les bateaux qui sont rentables grâce à ces installations de pêche.

Je ne suis pas d'accord du tout avec le ministre des Pêcheries quand il dit que les crédits qui ont été demandés dans ma circonscription, que ce soit par mon entremise, ou que mes électeurs l'aient fait directement, n'ont absolument rien à voir avec l'amélioration des conditions de la pêche. A ce point de vue, nos opinions divergent.

J'ai parlé de bateaux d'un million de dollars, c'était peut-être une exagération de ma part. Mais je crois tout de même que certains des bateaux qui pêchent présentement dans la baie de Fundy valent à peu près \$900,000. Sur certaines des îles de notre côte, ils utilisent à peu près 10 p. 100 des ports.

Quelles sont les priorités? Les propos qu'a tenus le ministre de l'Environnement me surprennent beaucoup et je pense que plutôt que de me servir de mon temps pour poser des questions, il est plus important que je fasse quelques commentaires. Si nous devons garder comme critères, les possibilités de pêche d'un endroit, pour consacrer de l'argent à la construction ou à l'entretien d'installations portuaires, nous ne dépenserons pas un sou, parce que la pêche n'est pas un domaine en pleine expansion. Le nombre de ports n'a pas besoin d'être augmenté, il n'y a pas de poisson. Par contre, il y a des bateaux qui ne peuvent pas amarrer et c'est ça le problème.

Il y a des bateaux qui subissent des dommages considérables, parce qu'ils doivent utiliser des installations qui ne sont pas adéquates. D'une part, vous avez les gens du fédéral et du provincial qui subventionnent l'achat de bateaux pour améliorer les possibilités de pêche, alors que, d'autre part, le ministère des Travaux publics se voit dans l'impossibilité d'obtenir des subsides pour les ports de ces mêmes bateaux, dont le ministère des Transports a défrayé parfois jusqu'à 50 p. 100 du coût.

M. Davis: Pardon, les Pêcheries. Pas les Transports.

M. McCain: Le ministère de l'Industrie a prétendu qu'il donnait le subside à la firme *Leroyaud Berry*, et c'était le quatrième ministère par lequel je devais passer. De toute façon, il reste que le gouvernement, par l'entremise de quel que ministère que ce soit, nous n'allons pas nous mettre à discuter là-dessus pour le moment, dépense de l'argent pour aider les pêcheurs et les gens qui naviguent, dans l'achat de bateaux plus gros, et leur demande ensuite d'amarrer dans des ports qui ne sont pas adéquats. C'est la tâche de notre comité de s'occuper de cela. Monsieur le

is, Mr. Chairman, to get money, and I think this justifies our request of you last evening to ask the President of Treasury Board to come before this Committee with these two gentlemen, because quite obviously, from their own admission they have been incapable of pleading the case of the fisherman and his harbour to that all-important and all-powerful Treasury Board and its President. Now, I think this Committee has to, in its report, recommend that each item in government expenditure should be isolated and the expenditures required for that item be properly allocated with due care to maintain a service, and this is why we are here tonight, because in all consideration for the necessities of the Atlantic harbours, the maintenance of them at a level of competence to harbour the fishing boats has not been an important item in the over-all budget of the Dominion of Canada as we have been going. Again I say, although I am repeating, by the admission of the ministers here tonight, they just have not been able to extract the money in spite of the recommendations from officials of various departments that money is required in larger amounts.

I agree with the Minister of the Environment that we may, if we are planning a new wharf have to consider a brand new harbour without any boats, a brand new industry. Then we have to start considering fish squats and potential of that new industry. But basically, at this moment in time, the only requests that have been made have been to maintain adequate facilities for those boats already there and making a living of some sort in the area.

I would like to ask a question with respect to an answer which I got. I asked a question as to whether or not you could spend some money in a particular area of Grand Manan, namely Seal Cove, and the answer I got from the official I questioned was, we are already going to spend a million dollars in your constituency in Blacks Harbour, so we cannot spend any more money. Now what is the status of the Blacks Harbour project as it stands today?

Mr. Dubé: I can only answer in broad terms and my Assistant Deputy Minister will provide more detailed answers later on. This is still in negotiation between the Industry—Connors, I believe, and the Government of Canada. That industry has, I think, or will receive a grant from the Department of Regional Economic Expansion and will also apply for a new wharf, and we are discussing now whether or not it will be a one-user wharf or if the wharf will be for the use of all the fishermen in the area. The normal policy, when we are talking in terms of a one-user wharf, is on a loan basis. It has to be reimbursed either in total or in part to the Government of Canada over a period of years. If it is to be a wharf for the use of the public, then it is to be paid by the Government of Canada. If I recall correctly, the initial information obtained was that the wharf would cost less than expected after the engineers have been on the spot and have investigated and have found that the wharf in fact would be more expensive than expected. This is the state now of negotiations.

Mr. McCain: Limbo. Sort of in limbo at the moment.

Mr. Dubé: No. The hon. member is a businessman. He does not expect that structures will be built, money will be spent without finding the exact cost, what will be the returns and what will be the use. I think these are normal procedures.

président, ces ministres viennent de vous mettre au courant de la difficulté d'obtenir des fonds. Je pense que la demande que nous avons faite l'autre soir, d'inviter le président du Conseil du trésor à se joindre à ces deux ministres, se trouve justifiée maintenant. Parce qu'il semble évident qu'ils sont avérés tous les deux incapables de plaider la cause du pêcheur et de ses ports devant le tout puissant Conseil du trésor et son président. Je pense que notre comité, dans son rapport, devrait recommander que dans les dépenses du gouvernement, chaque article soit pris isolément, et que les dépenses indispensables à cette fin, soient bien employées avec le soin qu'on doit prendre pour maintenir un service qui existe déjà. Et c'est pour cela que nous sommes ici ce soir. Parce que dans toutes les études sur les besoins des ports de l'Atlantique, leur entretien à un niveau adéquat pour desservir les bateaux de pêche n'a pas été un élément important dans le budget total du Dominion du Canada, comme nous l'avons vu. Et, au risque de me répéter, j'ajoute, parce que, de l'aveu même des ministres présents ce soir, ils n'ont pas été capable d'obtenir de l'argent, malgré les recommandations faites par les fonctionnaires de différents ministères.

Je suis d'accord avec le ministre de l'Environnement qu'il faut quand nous faisons des plans pour un nouveau quai considérer qu'il y aura un port tout neuf, sans aucun bateau, une toute nouvelle industrie. Ensuite, nous pouvons considérer la densité de poissons et le potentiel de cette nouvelle industrie. Mais, en ce moment, les seules demandes qui ont été faites concerne les bateaux qui sont déjà là, qui sont en activité dans cette région.

Je voudrais poser une question au sujet d'une réponse que j'ai déjà eue. J'ai demandé à un haut fonctionnaire, si oui ou non, vous pourriez dépenser de l'argent dans la région de Grand Manan à Seal Cove, plus précisément et la réponse qu'on m'a faite a été la suivante: Nous allons déjà dépenser 1 million de dollars dans votre circonscription, à Blacks Harbour, nous ne pouvons pas faire plus. La question est la suivante: Où en est aujourd'hui le projet de Blacks Harbour?

M. Dubé: Je ne peux répondre que d'une façon très superficielle à cette question, mais mon sous-ministre adjoint vous donnera des renseignements plus détaillés plus tard. Nous en sommes encore aux négociations entre la compagnie Connors, je crois, et le gouvernement du Canada. Cette industrie a déjà reçu, je pense, ou du moins elle recevra bientôt, un octroi du ministère de l'Expansion économique régionale et elle demandera aussi un quai. Nous sommes en pourparlers pour déterminer si ce quai sera privé, c'est-à-dire un seul utilisateur, ou s'il servira à tous les pêcheurs de la région. Normalement quand il est destiné à un seul utilisateur, le quai devrait être financé par un prêt remboursable au gouvernement, en tout ou en partie, selon le cas, échelonné sur un certain nombre d'années. Par contre, s'il s'agit d'un quai public, c'est le gouvernement du Canada qui en défraie le coût. Si ma mémoire est fidèle, selon les informations du début, le quai devait coûter moins cher que prévu, mais quand les ingénieurs se sont rendus sur place et après qu'ils ont eu terminé leurs études, on nous a dit que le quai coûterait plus cher que prévu. Voilà où nous en sommes.

M. McCain: C'est du limbo, cette histoire.

M. Dubé: Pas du tout. Mon savant collègue est un homme d'affaires, il ne s'attend tout de même pas que des structures soient mises en place, qu'on dépense de l'argent, sans savoir d'abord combien il nous en coûtera, quelles seront les conséquences et les avantages qui découleront de ce projet. Ce sont là des étapes normales.

• 2205

Mr. Davis: Could I just make a comment? Mr. McCain is relatively new here and he is probably not aware of the big changes that have occurred. In the total fisheries budget there has been a change from roughly \$50 million a year to \$80 million a year in the last 4 years, two-thirds of which has been spent in the Atlantic area. So unlike the figures the member from South Shore was throwing out of the order of \$1 million or \$2 million, the total fisheries budget in the Atlantic region has gone up in that ratio, \$50 million to \$80 million. That is just on programs of one kind or another and it excludes the subsidies to fishing vessels.

The subsidies to fishing vessels have risen from around \$6 million a year 3 years ago to over \$30 million this year. That means that the people building boats have some faith in the future of the fisheries and this boom in vessel construction has led logically to a dock and port problem. Admittedly there has been a lack of adequate maintenance and in my view adequate forward planning for docks and facilities, but you have to see this particular program and our failure in that respect in the context of massive infusions of money in the development of new fisheries, in the construction of new vessels and in the use of new gear.

There are all sorts of prospects in the Atlantic region outside of the conventional species of fish they are taking. There is a capelin possibility. The Japanese are very interested in squid, mackerel and eels. There is a real shark possibility. All those things are very close on the horizon and with joint ventures with foreign companies added in, there is going to be a massive increase in the volume of seafood taken off the coast. We are going to need more vessels. The new ICNAF negotiations will take place in this context. We will be able to take any amount of fish up to our fishing capabilities. If we can add more vessels, fine, but we need more docks. We need more money for docks. I think we need of the order of \$20 to \$30 million for docks starting immediately.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I am glad there is a bright ray of hope in the future, but by golly we have to have those docks. There is no question about that. We have to have the docks for the boats we have, not for an expansion. We have to have boats for an expansion as well, I do not argue that.

Mr. Davis: Fine. We need boats, but we need some more modern facilities that match the new vessels we are building.

Mr. McCain: Have facilities been built for such a situation as Blacks Harbour from public funds without lease arrangements?

Mr. Dubé: If it is for public use, it is built directly by the Department of Public Works and paid out of public funds. If it is for the sole use of one industry, in that case arrangements are made between the Government of Canada and that private industry.

Mr. McCain: You have spent a considerable amount of money in Shippegan and they needed it. I am not quarrelling with that. As I understand it, you have a multiple use on a processing, receiving and merchandising basis. Am I correct?

M. Davis: Pourrais-je faire un commentaire? M. McCain ne travaille ici que depuis peu, il n'est probablement pas au courant des changements qui se sont produits. En quatre ans, le budget total du service des pêches est passé d'environ \$50 millions par année à \$80 millions par année, les $\frac{2}{3}$ de ce montant ayant été dépensés pour la région Atlantique. Le budget total du service des pêches pour la région Atlantique a augmenté proportionnellement à cette hausse de \$50 à \$80 millions, ce qui ressemble peu au montant de \$1 ou \$2 millions que le fonctionnaire de la rive sud avançait. Ce montant ne vaut que pour les différents programmes et exclut les subventions accordées aux bateaux de pêche.

Ces subventions accordées aux bateaux de pêche, qui étaient d'environ \$6 millions il y a trois ans, ont maintenant dépassé \$30 millions cette année. Les constructeurs de navires ont dès lors la conviction qu'il existe un avenir pour la pêche et, logiquement, ce courant de construction des navires a provoqué des problèmes sur les barques et dans les ports. Il a reconnu qu'ils ont été mal entretenus et à mon avis, il y eut une planification inefficace des docks quais de leurs installations; cependant, vous devez considérer ce programme particulier et l'échec que nous avons subi en tenant compte de cette pénétration massive de capitaux dans l'aménagement de nouvelles pêches, dans la construction de nouveaux navires et dans l'utilisation de nouveaux accessoires de pêche.

Outre les pêches traditionnelles qui ont lieu présentement, il existe diverses autres sortes de poissons que l'on pourrait pêcher dans la région Atlantique, par exemple le caplan. Les Japonais s'intéressent à la pêche au calmar, au maquereau et à l'anguille. L'on pourrait aussi pêcher le requin. Toutes ces choses peuvent arriver dans un avenir rapproché et si l'on fait entreprise commune avec des compagnies étrangères, il se produira une hausse appréciable de la quantité de fruits de mer pêchés le long des côtes. Il nous faudra plus de navires. C'est dans cet optique que se tiendront les négociations de la Commission internationale des pêches de l'Atlantique nord-ouest. Nous pourrions capturer tout le poisson qu'il nous sera permis de prendre. Si nous pouvons augmenter le nombre de navires, très bien, mais nous aurons besoin de nouveaux docks et de plus d'argent pour ces docks. Je crois qu'il nous faut dès maintenant de \$20 à \$30 millions pour ces docks.

M. McCain: Monsieur le président, je me réjouis de voir une lumière poindre à l'horizon, mais il nous faut absolument ces docks. Il n'y a pas de doute là-dessus. Nous avons besoin de ces docks pour les bateaux que nous avons déjà, et non pour accroître leur nombre. Je ne doute pas qu'il nous faille accroître le nombre de nos bateaux.

M. Davis: C'est très bien. Il nous faut des navires, mais il nous faut aussi des installations plus modernes qui correspondent aux navires que nous construisons.

M. McCain: A-t-on construit d'autres installations portuaires à même les deniers de l'État et sans contrat de location tel que cela s'est produit à Blacks Harbour?

M. Dubé: Dans le cas d'une utilisation publique, c'est le ministère des Travaux publics qui les construit à même les fonds publics. Si cela ne doit servir que pour une seule industrie, des arrangements sont pris entre le gouvernement du Canada et cette industrie privée.

M. McCain: Vous avez dépensé une somme considérable pour Shippegan, et ils en avaient besoin. Je ne le conteste pas. Tel que je le comprends, vous visez des fins multiples, sur une base de transformation, de réception et de mécanisme de vente. Est-ce exact?

Mr. Dubé: In Shippegan?

Mr. McCain: Yes.

Mr. Dubé: Yes, I think so, it is for multiple use.

Mr. McCain: Have you built this on a lease basis?

Mr. Dubé: No, when it is for multiple use it is paid for out of public funds.

Mr. McCain: But your expenditure for the plant located on that thing, if I am not mistaken again, is less than would be required to build a total facility for Blacks Harbour. I believe you have four users and roughly \$6 million in the premises plus some opportunity for fishermen to tie up. I agree fishermen use the wharf. So you are saying, as I understand it, that a ball-park figure of \$1 million or less for Blacks Harbour. Am I correct there?

Mr. Dubé: I would have to check that also . . .

Mr. McCain: It must be because your officials said you were spending \$1 million there. It seems to me, Mr. Chairman, that in view of the needs of that Fundy area and for processing and in view of what the Minister has just said in respect of the possible potential for future development of other species as income sources, that wharf should be built forthwith. Get that expansion underway because it will mean increased prices for our fishermen; it would be an investment for Canada, and I strongly urge without any hesitation whatsoever that that wharf be built along with others. I would like to have some announcements on some developments. Again, I ask you what has the Department of Environment or the Department of Public Works—this is a repetitive question, it has been asked before. However, in view of the fact that the boats have all been recruited from Saint John harbour, or they bottlenecked the odd one in and got away with it, where are they to tie up? Is the Department of Transport going to provide them with alternate facilities, is the Department of Public Works going to provide them with alternate facilities or is the Department of the Environment going to provide them with alternate facilities? They have no home.

• 2210

Mr. Davis: Under the new arrangement it has to be the Department of the Environment because that is the department that has to put a budget forward and hopefully get it approved first by Treasury Board and then by Parliament itself, whereas formerly it fell between three stools; Transport, Public Works and Fisheries.

Mr. McCain: I want to close this out now. The centralizing that you proposed, sir, for existing facilities . . .

Mr. Davis: I would hate to leave the idea that I am all for centralization. One of the few things I have really learned in the last few years is that the best economics are the economics of the small and medium-sized vessels, not the big trawler and certainly not the big factory ships. Those are the most efficient vessels operating anywhere near our coasts. They are Canadian-owned and they are owned by small people. That is the best economics. It follows from that that we are going to have a lot of docks; we are not going to have a few highly centralized operations. There are some where your major companies are located, but you are going to have a lot of small docks.

M. Dubé: A Shippegan?

M. McCain: Oui.

M. Dubé: Oui, je le pense, pour des fins multiples.

M. McCain: L'avez-vous construit moyennement location?

M. Dubé: Non, lorsque nous visons des fins multiples, on le paie à même les deniers de l'État.

M. McCain: Mais, si je ne me trompe, il en coûterait plus cher pour construire toute une installation à Blacks Harbour qu'il n'en a coûté pour construire cette usine. Je crois que vous en faites quatre usages et utilisez environ \$6 millions à cet égard, en plus de la possibilité que les pêcheurs s'y associent. Il est certain que les pêcheurs utilisent le quai. Alors, si je comprends bien, vous avancez un montant approximatif de \$1 million pour Blacks Harbour. Est-ce que je me trompe?

M. Dubé: Il me faudrait vérifier cela aussi . . .

M. McCain: Ce doit être parce que vos hauts fonctionnaires ont affirmé que vous y avez dépensé \$1 million. Eu égard aux demandes de la région de Fundy et aux besoins de transformation, et si l'on garde à l'esprit ce que M. le ministre a dit au sujet de l'exploitation de nouvelles espèces comme source possible de revenu, je pense, monsieur le président, qu'un quai devrait y être construit sur le champ. Commencez dès maintenant, parce qu'elle signifie une augmentation des prix pour nos pêcheurs; ce serait un investissement pour le Canada, et je vous conseille sans hésitation de construire ce quai, ainsi que plusieurs autres. J'aimerais avoir votre avis sur quelques événements. Encore une fois—et je me répète, cette question a déjà été posée—que fait le ministère de l'Environnement ou des Travaux publics? Toutefois, devant le fait que tous les bateaux viennent du port de St-Jean, ou qu'ils en ont eu d'autres qui n'en venaient pas et s'en sont tirés, où vont-ils s'amarrer? Qui leur fournira successivement les installations? Le ministère des Transports? Celui des Travaux publics? Ou celui de l'Environnement? Ils n'ont pas de pays.

M. Davis: En vertu de la nouvelle convention, cela revient au ministère de l'Environnement, puisque c'est lui qui doit présenter le budget et le faire accepter si c'est possible, en premier lieu du Conseil du Trésor et ensuite du Parlement même, alors qu'auparavant le budget était soumis au ministère des Transports, à celui des Travaux publics et à celui des Pêches et Forêts.

M. McCain: Je voudrais maintenant arrêter la discussion. Monsieur, la centralisation que vous avez proposée pour les installations qui existent déjà . . .

M. Davis: Je ne voudrais pas que l'on croit que je suis tout à fait d'accord avec le principe de la centralisation. L'une des choses que j'ai apprises ces dernières années est que la meilleure politique économique est celle de bateaux à petit et à moyen tonnage, non celle des gros bateaux, et encore moins celle des immenses bateaux d'usine. Ce sont les navires les plus efficaces qui soient en opération dans quelque endroit que ce soit près de nos côtes. Ils appartiennent à des petits propriétaires canadiens. C'est la meilleure politique économique. Il s'en suit qu'il n'y aura pas quelques petits quais qui seront fortement centralisés, mais qu'il s'en trouvera un grand nombre. Quelques-uns seront situés aux mêmes endroits que les grandes compagnies, mais vous trouverez un grand nombre de petits quais.

Mr. McCain: Basically, then, you are going to maintain the existing facilities at home for the boats?

Mr. Davis: As a generalization, yes. Some will be closed out and others better equipped. We will not say a massive centralization of fishery; its economics tend to be much more dispersive than that.

Mr. McCain: When the piers are transferred to the Department of the Environment at what value will they be transferred? Are they going to be transferred at some fantastic value for which the Department must become accountable, or are they going to be transferred roughly at what some of them are worth, which is virtually nothing.

Mr. Davis: We are getting them for nothing.

Mr. McCain: You are getting them for nothing. You have nothing on your books. The fisherman is going to get a break there.

An hon. Member: In many cases they are paying too much.

Mr. Davis: It is just out of one pocket into the other, and the pockets are where the taxpayers are.

Mr. McCain: Yes. I hope that this Committee can impress upon these Cabinet Ministers and that they in turn can impress with the future evidence which will come through the reports that this area—and I speak particularly for Saint John to the Maine coast—has just not had money enough, and our boys need help. Get her up, please.

The Chairman: We have a problem. It is now 10:15 p.m. We started a bit late and we are limited by the availability of the Minister and the amount of time he can spend, so I would suggest, if everybody is agreeable, that we continue. We have two more speakers, Mr. Marshall and Mr. LeBlanc, and I would suggest that we allow these two gentlemen whatever time they need. If they can do it in a shorter time than the allotted time, that is fine. Is that agreeable?

Mr. Marshall: If the Ministers are agreeable. Do anything you want, quit now, wait until the next day or...

The Chairman: Trouble is there is not a next day.

Mr. Marshall: I will not be too long because everything has been gone over. With all due respect to the movers of the motions to bring these people here, and to you, Mr. Chairman, I think I could write the report for you now that is going to come out of this Committee. It is agreeable that the responsibility for small craft harbours be transferred from the Department of Public Works to the Minister of Environment and, secondly, that we need more money. This has been gone over ever since I have been here. I can tell you that these people who come up here are the same people who write to M.P.s and have written to M.P.s for probably the past 20 years, certainly in Newfoundland since Confederation. I bet if we were able to look through the files of the Department of Public Works and the Department of Fisheries we would find that every fishing community has written at least a dozen times to their member to try to get a break for that area wharf, or repairs or dredging. It is all there, and all we can accomplish is to again impress the need for more funds and the need for more co-ordination of effort and more realization of the importance in the fisheries.

M. McCain: Donc, avant tout, vous garderez les installations qui existent déjà pour les bateaux?

M. Davis: En général oui. Quelques-unes seront fermées et d'autres mieux équipées. Nous n'imposerons pas une centralisation massive des pêches, son économie est beaucoup plus dispersée que cela.

M. McCain: Lorsque l'on cédera les quais au ministère de l'Environnement, à quel prix le seront-ils? Le seront-ils à un montant énorme dont le ministère sera responsable ou s'ils seront cédés pour ce que quelques-uns d'entre eux valent vraiment, c'est-à-dire pour presque rien.

M. Davis: Ils ne nous coûtent rien.

M. McCain: Ils ne vous coûtent rien. Vous n'avez rien inscrit dans vos livres. Ce sera un répit pour les pêcheurs.

Une voix: Dans plusieurs cas ils paient trop cher.

M. Davis: Cela ne fait que passer d'une poche à l'autre, et les poches sont celles du contribuable.

M. McCain: Oui. J'espère que ce Comité peut le faire comprendre aux ministres du Cabinet et qu'en retour, ces derniers pourront reconnaître ce que montreront les rapports, à savoir—et je parle ici de la région de St-Jean jusqu'à la côte du Maine—que cette région n'a pas profité d'assez d'argent et que nos hommes ont besoin d'aide.

Le président: Il se présente un problème. Il est maintenant 10 h. 15 du soir. Puisque nous avons commencé un peu tard et que nous sommes limités par le temps dont monsieur le ministre dispose, je suggérerais, si tous sont d'accord, que nous continuions. Il reste encore deux interlocuteurs, MM. Marshall et LeBlanc, et je propose qu'on leur laisse tout le temps qu'ils veulent pour parler. S'ils peuvent le faire en peu de temps, c'est tant mieux. Est-ce que vous êtes d'accord?

M. Marshall: Si les ministres sont d'accord. Faites ce que vous voulez, partez maintenant ou attendez le jour suivant ou...

Le président: C'est qu'il n'y a pas d'autre journée possible.

M. Marshall: Je ne serai pas trop long parce que tout a déjà été dit. Avec tout le respect que je dois à ceux qui ont soumis la proposition d'amener ces gens ici et à vous, monsieur le président, je crois que je pourrais rédiger le rapport que doit émettre le Comité. Nous consentons à ce que la responsabilité des ports soit cédée au ministère de l'Environnement par le ministère des Travaux publics et, de surcroît, nous convenons du fait que nous ayons besoin de plus d'argent. C'est ce dont on a discuté depuis que je suis ici. Je puis affirmer que ceux qui sont ici sont les mêmes qui écrivent aux membres du Parlement et qui le font depuis 20 ans, au moins pour Terre-Neuve depuis la Confédération. Je suis certain que si nous regardions dans les dossiers du ministère des Travaux publics et dans ceux du ministère des Pêches et Forêts, nous constaterions que tous les villages de pêche ont écrit au moins une dizaine de fois à leurs députés pour essayer d'obtenir un répit pour la région, pour les quais, les réparations, le draguage. Tout est là. Et encore une fois, tout ce que nous pouvons faire, c'est de recommander l'octroi de fonds supplémentaires, et d'exprimer le besoin d'une coordination plus grande des efforts et de projets plus importants pour les pêches.

These people are coming here and they want to put the same case again, and it's going to be good. They are going to come here and see Ottawa and they are going to see how the department works, and I think it would be better if we took them through departments to see what the procedures are and the difficulties.

This is the only point I want to make. With all due respect to everybody, I think what we are doing is relieving them of their responsibility. We are showing somebody that we are not doing the job for our districts in bringing to the attention of the government the need for these facilities. Enough said on that.

• 2215

The only question I am going to ask is this. I am a bit confused about where the responsibility lies. I have seen some requests in my experience here. DREE gives certain amounts of money to the provinces and fishing facilities are included. About three or four years ago there was \$11 million given by the Department of the Environment to the Province of Newfoundland to build fishing facilities. We had LIP projects under other departments. I have seen a LIP project approved for a community to build a breakwater which had previously been turned down by the Department of Public Works.

Where is the co-ordination of effort going to be, particularly with regard to the provinces? The provinces are getting money from the federal government and getting into the business of federal facilities. The provincial government gets money from the federal government and they build a community stage. Then they say, "We have a community stage. Now we want a breakwater." You request a breakwater and it is not considered justified. Why did they put the community stage up in the first place?

I would like to stress the need to improve on the co-ordination of effort between the various departments to get the best for the fishermen. What are your plans there, Mr. Minister?

Mr. Davis: I think you have posed the problem well. The responsibility has to come to one department and essentially to one division in one department. If there is a proposition in respect to DREE funds that relates to the fishery, we now have a mechanism whereby DREE comes to the Department of Fisheries first, even though they are working with the province. We work with the province on a straight fisheries basis, but when it comes to a fish processing plant, money for vessels—certainly if it were to come to money for a dock as part of structure in a community—DREE would come to us first to see whether it fitted the so-called plan.

I am trying to simplify all this. Rather than this being a number of departments, Fisheries should have the better feel as to whether the fishing prospects are better or going to be stable or if diminishing, how fast. The rest of the decisions flow from that. The community stage should not go in if there is no intention of maintaining the dock, and so on.

Ces gens viennent ici et ils veulent encore une fois nous soumettre leur cas, et c'est très bien. Ils seront ici et verront Ottawa et pourront constater comment un ministère fonctionne, et je crois qu'il serait encore mieux de leur faire visiter les différents ministères pour leur montrer quelle en est la procédure et quels problèmes se présentent.

C'est la seule remarque que je voulais faire. Avec tout le respect que je vous dois, je crois que ce que nous faisons c'est de les affranchir de leurs responsabilités. Nous démontrons, en attirant l'attention du Gouvernement sur la nécessité de faire ces installations, que nous ne travaillons pas pour nos circonscriptions. Cela suffit sur ce sujet.

La seule question que je vais poser est la suivante. Je ne vois pas très bien à qui incombe la responsabilité. Au cours de mon séjour ici, j'ai vu certaines demandes. Le ministère de l'Expansion économique régionale donne aux provinces certaines sommes qui comprennent les frais des installations de pêche. Il y a trois ou quatre ans environ, le ministère de l'Environnement a donné 11 millions de dollars à la province de Terre-Neuve pour construire des installations de pêche. Nous avons aussi eu des projets d'initiatives locales relevant d'autres ministères. J'ai vu un projet d'initiatives locales pour construire une digue pour un groupe être approuvé alors qu'il avait été précédemment refusé par le ministère des Travaux publics.

Où se fera la coordination des efforts, particulièrement en ce qui concerne les provinces? Les provinces obtiennent de l'argent du Gouvernement fédéral et finissent dans le domaine des installations fédérales. Elles reçoivent de l'argent du Gouvernement fédéral et construisent une plate-forme communautaire. Puis elles disent: «Nous avons une plate-forme communautaire, nous voulons maintenant une digue.» Vous demandez une digue et on ne considère pas votre demande comme justifiée. Pourquoi ont-elles construit cette plate-forme en premier lieu?

J'aimerais insister sur la nécessité d'améliorer la coordination des efforts entre les divers ministères pour donner aux pêcheurs ce qu'il y a de mieux. Quels sont vos projets à ce sujet, monsieur le Ministre?

M. Davis: Je crois que vous avez bien posé le problème. La responsabilité doit en revenir à un ministère et, au premier chef, à une division au sein d'un ministère. S'il y a un projet qui se rapporte à la pêche et dont les fonds du ministère de l'Expansion économique régionale, nous avons maintenant établi une marche à suivre grâce à laquelle le ministère de l'Expansion économique régionale s'adresse d'abord au ministère des Pêches, même s'il travaille en collaboration avec la province. Nous traitons avec cette province sur une base directe en ce qui concerne les Pêches, mais s'il s'agit d'une usine de traitements du poisson, de l'argent pour le récipient, certainement s'il s'agissait de l'argent pour un bassin à titre d'éléments d'un dispositif pour la collectivité, le ministère de l'Expansion économique régionale s'adresserait d'abord à nous pour voir si cela s'intègre au projet.

J'essaie de simplifier tout ceci. Au lieu de faire appel à un grand nombre de ministères, ce sont les pêches qui devraient le mieux savoir si les prévisions de pêches sont meilleures ou vont être stables ou si elles diminuent, à quelle vitesse elles le font. Les autres décisions en découlent. La plate-forme communautaire ne devrait pas être construite si elle n'a pas l'intention de conserver le bassin, et ainsi de suite.

Mr. Marshall: Then there is a problem that will bring in another department. There is a national park being developed and there is a problem with fishing rights. What co-ordination of effort or what liaison have you had with the Department of Indian Affairs and Northern Development with regard to the fishermen who would be allowed to go back to their fishing grounds to get to the fishing areas when there are other restrictions against them? Who solves that problem? Where does your responsibility drop and they pick it up or vice versa?

Mr. Davis: I know firsthand of several cases where the two departments have worked closely together. But first and foremost there was a decision that that particular area, including a stretch of waterfront, would be designated as a national park. This was worked out federally and provincially. It was agreed to be a worthwhile project. In a number of instances where it was a national park, commercial fishing had to be phased out to a certain depth or distance, so it was a phase-out. Where there was an expropriation it was administered by the Department of Indian Affairs and Northern Development. If judgments on fishermen's incomes and so on were required, the Department of Fisheries provided estimates. But it was not itself on the front line in that phase-out negotiating.

Mr. Marshall: This is what I mean. They are getting three different answers, one from the Department of Fisheries, one from the Department of Indian Affairs and Northern Development and another from the province. Who is responsible?

Mr. Davis: Three different answers to what question?

Mr. Marshall: In respect to fishing rights and getting back to the fishing grounds. I get from the Department of Indian Affairs and Northern Development that they will build better facilities for them.

Mr. Davis: For native people?

Mr. Marshall: For native people, yes.

Mr. Davis: In the northern territories, of course, the Department of Indian Affairs and Northern Development becomes a provincial government.

Mr. Marshall: But this has to do with the national parks responsibility, not the Department of Indian Affairs and Northern Development.

• 2220

Mr. Davis: Once an area is designated as a national park, all the administration within that geography is Northern Affairs. We are advisers perhaps but we are not the front line department.

Mr. Marshall: So whatever they say should happen.

Mr. Davis: Yes. If you have to find one responsible department, that is the responsible department.

Mr. Marshall: I am interested in the new bill on the ice-making facilities. I think it is a good thing. If the bill is passed, and we hope it will be, is there going to be any responsibility from the province side as to decisions as to where these ice-making facilities and cooling facilities will go?

M. Marshall: Alors, il y a un problème qui fera intervenir un autre ministère. On aménage un parc national et il se pose un problème quant aux droits de pêche. Comment les efforts sont-ils coordonnés ou comment entrez-vous en contact avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien quant aux pêcheurs qui seront autorisés à retourner à leurs pêcheries d'y retourner alors qu'on leur fait d'autres interdictions? Où cesse votre responsabilité et où commence la leur, ou vice versa?

M. Davis: Je connais bien plusieurs cas où les deux ministères ont travaillé en étroite collaboration. Mais, d'abord et avant tout, il y a eu une décision à l'effet que cette région particulière, y compris l'étendue du rivage, serait déclarée parc national. Cette décision a été prise par les gouvernements fédéral et provincial. On avait convenu que c'était un bon projet. En maintes occasions, où il s'agissait d'un parc national, la pêche commerciale a dû être progressivement réduite à une certaine profondeur ou à une certaine distance, donc ce fut une réduction progressive. Lorsqu'il y a eu expropriation, elle a été faite par le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Lorsqu'on a dû évaluer le revenu des pêcheurs ou d'autres choses, le ministère des Pêches établissait des prévisions, mais il n'était pas au premier plan pour négocier le retrait progressif.

M. Marshall: C'est ce que je veux dire. Les pêcheurs reçoivent trois réponses différentes; une du ministère des Pêches, une du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien et une autre de la province. Qui est responsable?

M. Davis: Il y a trois réponses différentes à quelle question?

M. Marshall: En ce qui concerne les droits de pêche et le retour à la pêche. J'apprends du ministère des Affaires indiennes et du Nord Canadien qu'on va leur construire de meilleures installations.

M. Davis: Pour les Indiens?

M. Marshall: Oui, pour les Indiens.

M. Davis: Évidemment, dans les Territoires du nord-ouest, le ministère des Affaires indiennes devient Gouvernement provincial.

M. Marshall: Mais ceci relève des parcs nationaux et non du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

M. Davis: Une fois qu'une région a été déclarée parc national, son administration relève des Affaires indiennes et du Nord canadien. Nous servons peut-être de conseillers, mais nous ne sommes pas le ministère au premier plan.

M. Marshall: Donc, tout ce que dit ce ministère devrait se produire.

M. Davis: Oui. S'il vous faut un ministère responsable, c'est celui-là.

M. Marshall: Je m'intéresse au nouveau projet de loi sur les installations pour faire de la glace. Je crois que c'est une bonne chose. Si le projet de loi est adopté, et nous espérons qu'il le sera, les provinces auront-elles des responsabilités quant aux décisions concernant les installations pour faire de la glace et pour congeler et où seront faites les installations?

Mr. Davis: Not a direct responsibility but we will consult with the provinces.

Mr. Marshall: You will consult with the provinces.

Mr. Davis: Yes. The transaction in the main is between the federal Department of Fisheries, which has the kitty, and the fishermen or the co-op or small firm directly. Those are the two involved. That is the transaction.

Mr. Marshall: The only reason I bring that up is that again we are getting back into the breakwaters and the decision will have to be made as to a package deal. You have your community stage, you have your fish stored; you have your breakwater. Is it a viable project?

Mr. Davis: That is right. That is where the same division must be operating and considering all these things, as you said, as a package, as a whole, rather than separately in different divisions or worse still, separately between different federal and provincial departments.

Mr. Marshall: What relationship do either of your departments have as regards input into decisions on Local Initiatives projects where roads to resources, small breakwaters, harbours . . .

Mr. Davis: Very little. Very little. The theory of Local Initiatives, and certainly Opportunities for Youth, is that they were stop-gap things to deal with a passing unemployment problem. They were not part of the permanent structure of government. Now to the extent that there are some good features here, all right, they will have to be fitted in to the total government structure. But they were not conceived as long-lasting projects. They were just to deal with what hopefully was an unemployment problem this summer and maybe one more summer but not forever.

Mr. Marshall: I realize that but what I am getting at is the fact that if it were an ongoing program, as I recommended two years ago, it should be a five-year program where each small community could prepare and foresee and project five years to get their small breakwater if it is a fishing village, to get the roads to the fishing shore, and to get their breakwater and to get everything that they needed and in five years they would come up with a plan. Now there is money for that; yet we are wondering where the money comes for the Minister of Public Works to help me a little to get my breakwater.

Just one other question—Mr. Reid has not had a chance to say anything—and I am getting very insular now. I am wondering about the project in Blue Beach in my district and then I will quit, Mr. Chairman.

Mr. W. A. Reid (Director of Small Craft Harbours Branch): We have entered into a contract to do a study of the facilities in the Port-au-Port Peninsula. It will be a two-month study and he will come up with a recommendation as to where best to build a facility to service inshore fleets and we will then consider it in our estimates for the next fiscal year.

M. Davis: Elles n'auront pas une responsabilité immédiate, mais nous conférerons avec elles.

M. Marshall: Vous confèrerez avec les provinces.

M. Davis: Oui. Pour le principal, l'arrangement se fera directement entre le ministère fédéral des Pêches et les pêcheurs ou la coopérative ou la petite entreprise. Ce sont les deux parties en cause. Voilà comment se fera l'arrangement.

M. Marshall: L'unique raison pour laquelle je soulève cette question c'est que, encore une fois, nous revenons aux digues et que la décision devra être prise en tant que marché global, vous avez votre plateforme communautaire, votre poisson est emmagasiné, vous avez votre digue. Est-ce un projet pratique?

M. Davis: C'est juste. C'est là que la même division doit s'occuper de ces questions et les examiner comme vous l'avez dit, comme le marché global, comme un tout, plutôt que séparément dans les diverses divisions ou, pire encore, séparément entre différents ministères au fédéral et au provincial.

M. Marshall: Quelle relation ont les ministères quant à la participation aux décisions au sujet des projets d'initiatives locales en ce qui a trait aux routes d'accès, aux petites digues, aux ports . . .

M. Davis: Très peu. Très peu. Les initiatives locales et certainement Perspectives-Jeunesse, ont été des bouchetrous pour régler un problème actuel de chômage. Elles ne font pas partie de la structure permanente du gouvernement. Donc, dans la mesure où elles contiennent de bons éléments, c'est d'accord, on devra les intégrer dans les structures du gouvernement. Mais elles n'ont pas été conçues à titre de projets de longue durée. Elles ne devaient servir qu'à régler ce qui ne constituait, nous l'espérons, qu'un problème de chômage cet été et peut-être un autre, mais pas en permanence.

M. Marshall: Je me rends compte de cela, mais ce à quoi j'en arrive, c'est au fait que, si c'était un programme qui devait se poursuivre, ce serait, comme je l'ai recommandé il y a deux ans, un programme quinquennal dans lequel chaque petit groupe pourrait préparer, prévoir et projeter pour cinq ans afin d'avoir leur petite digue, si c'est un village de pêcheurs, pour obtenir des routes donnant accès au rivage, pour obtenir leur digue ou tout ce dont ils ont besoin, pour cinq ans, ils arriveraient avec un projet. Il y a des fonds disponibles pour cela; toutefois, je me demande où va l'argent afin que le ministre des Travaux publics m'aide un peu à obtenir ma digue.

Une seule autre question, M. Reid n'a pas encore eu la possibilité de dire quoi que ce soit, mais j'en viendrai maintenant à un point qui me concerne de très près, je me demande ce qu'il advient du projet de Blue Beach dans ma circonscription, et puis je m'arrêterai, monsieur le président.

M. W. A. Reid (directeur de la division des ports de petites embarcations): Nous avons conclu un marché pour étudier les installations de la péninsule de Port-au-Port. Cette étude durera deux mois et on présentera des recommandations au sujet du meilleur emplacement pour construire les installations qui serviront aux flottes de pêche côtière et nous en tiendrons alors compte dans nos prévisions pour la prochaine année financière.

Mr. Marshall: When do you hope to get the report?

Mr. Reid: Within two months.

Mr. Marshall: And if it is the proper location, you are only going to look for the money. The money is not provided now?

Mr. Reid: At the present time we do not have any responsibility for the budget in that regard. When the transfer is finalized, as we hope it will be shortly, we will have responsibility for the budget and we are hoping to get more funds from the Treasury Board. If we are successful, we would like to include something for the Port-au-Port region in that submission.

Mr. Marshall: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. LeBlanc.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): I should not be very long, Mr. Chairman. I sat in on my first committee at 9.30 this morning and I am goggle-eyed. I also wanted to repeat some of the ten-page speeches that I made the last election. However, I did not agree very strongly that this government has forgotten Atlantic Canada. I think if we look at what has been spent in relative terms in many other fields, we have not spent enough on small craft harbours, that this government's record is defensible. And I am one of those who think that a fisherman is a fisherman but he is also the father of children who need access to a decent trade school. The federal administration has done something about this. He is also the father of children who need some recreation and I think in many cases local initiative grants have helped to create recreation in isolated fishing villages. So I think the picture is not altogether unfavourable. I think we are touching a very important psychological fact when we talk about a harbour where a man ties his boat. I think for that reason we have to pay attention and give it the seriousness it deserves.

• 2225

I would like to ask the Ministers a couple of questions. You talked about the distribution of authority earlier. I would like to know who would have the final authority in the case of Cape Tormentine where there is obviously a very important component of transport and there is a fisheries wing. Public works has responsibility for maintaining it but who would have the authority to decide whether the fishermen will be pushed out without alternative facilities being provided?

Mr. Davis: I see there is a commercial transport requirement emerging in that area which could use all the docks and the fishermen are in danger of being pushed out.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): The CNR ferries are using more and more of the space available. The fishermen are being squeezed out and they are quite concerned. I would like to know which department would have the final say here.

Mr. Davis: I do not know about final say but certainly the Department of Fisheries must be prepared to find another home or retain a position in the existing dock. That would be an obligation and a rather natural one for the Department of Fisheries to assume.

M. Marshall: Quand espérez-vous obtenir ce rapport?

M. Reid: D'ici deux mois.

M. Marshall: Et si cet endroit convient, vous ne ferez que chercher des fonds. L'argent n'est pas prévu maintenant?

M. Reid: Pour l'instant, nous ne sommes pas responsables du budget à cet égard. Lorsque le virement sera fait, et nous espérons que ce sera fait bientôt, nous serons responsables du budget et nous espérons obtenir plus d'argent du Conseil du Trésor. Si nous réussissons, nous aimerions y inclure quelque chose pour la région de Port-au-Port.

M. Marshall: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur LeBlanc.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Je serai bref, monsieur le président. J'ai siégé à un premier comité à 9 h. 30 ce matin et je suis très fatigué. Je voulais répéter quelques-uns des discours de 10 pages que j'ai faits lors de mon élection. Toutefois, je ne me rallie pas totalement à l'idée que ce gouvernement a oublié les provinces de l'Atlantique. Je pense que si nous comparons ce qui a été dépensé dans beaucoup d'autres domaines, nous n'avons pas dépensé suffisamment pour les ports de petites embarcations, si le bilan du gouvernement est justifiable. Et je suis de ceux qui pensent qu'un pêcheur est un pêcheur, et qu'il est aussi un père de famille qui a besoin d'aller à une bonne école de commerce. Le gouvernement fédéral a fait quelque chose à ce sujet. Il est aussi le père des enfants ayant besoin de divertissement et je pense que les subventions aux initiatives locales ont facilité dans bien des cas, la création de divertissement dans les villages de pêcheurs éloignés. Aussi, je pense que dans l'ensemble l'image est plutôt favorable. Nous abordons, je crois, un facteur psychologique important en ce qui regarde le port où un pêcheur accoste son bateau et pour cette raison, nous devons considérer tout ceci avec l'attention et le sérieux qui s'imposent.

Je voudrais poser quelques questions au ministre. Vous avez discuté plutôt du partage des pouvoirs de décision. Je voudrais savoir qui aurait le pouvoir final de décision en ce qui a trait au Cap Tourmente, où de toute évidence, il existe un bureau régional très important du ministère des Transports et un autre du ministère des Pêches. Le ministère des Travaux publics détient certains pouvoirs mais qui a celui de décider si les pêcheurs seront chassés sans aucune compensation ne soit donnée?

M. Davis: Je sais que certains besoins se font sentir dans cette région, en matière de transport, ce qui pourrait demander l'utilisation de tous les docks et vraisemblablement entraîner l'expulsion des pêcheurs.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Les appareils de transbordement du CN utilisent de plus en plus de places disponibles. Les pêcheurs sont en train d'être refoulés vers l'extérieur et cela les regarde de près. Je voudrais savoir quel est le ministère qui a réussi le dernier mot?

M. Davis: Je ne sais pas qui aura le dernier mot, mais le ministère des Pêches doit certainement être prêt à trouver un autre endroit ou à retenir un espace quelconque sur les docks actuels. C'est une responsabilité tout à fait normale d'ailleurs que le ministère des Pêches doit assumer.

Mr. Dubé: Even with transport what we are talking about applies solely to the small craft harbours and Cape Tormentine I do not believe would qualify under that. Its main purpose is to receive the ferry.

Mr. Davis: There is a unique point here, what is the use. If the harbour is exclusively commercial fishing then there is probably no question about the responsible department. If it is commercial fishing and pleasure craft it is still a fisheries environment. But if it is a harbour of mixed use, there are industries, a CNR ferry and several things, obviously there is a compromise there. There are several departments involved. You cannot ignore any one of them so you end up by working out an over-all arrangement but the Fisheries Department must look after the fishermen.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): He is battling you on that one.

Mr. Davis: He may have more votes than the CNR.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): Mr. Davis, you mentioned earlier the need to consult the province and the ministry responsible for DREE etc., and I would like to know what role you see for consulting the fishermen? I think they all have heard the word centralization, and I know you have made some effort to allay their fears but still they are worried and I would like to know what process of consultation is being planned to ensure that they understand this new program if it does go ahead.

Mr. Davis: I think the department can only do this effectively if it has some of its personnel in each fishing area; in a sense a fisheries officer at each dock, living nearby who knows that area well, who talks to the fishermen and explains to them that among his responsibilities are the condition of the dock and its adequacy for fishing purposes. Until now his role was confined to fish inspection, let us say, then it became in some measure developmental, but not enough. Now we are adding a responsibility in respect to the federal facilities which are largely for fishing purposes. So he is the interface at the civil service or administration level. Of course the M.P. is the interface at the political level.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): The fishermen's organizations are becoming more articulate and I find more serious and I hope they will be very much involved at the beginning of any new process.

• 2230

Mr. Davis: We will have to, as a department, go across the country—and maybe there should be a new committee of M.P.'s struck in another session which would go across the country and draw up guidelines as to a new policy, and kick it around with the fishermen and certainly their representatives.

There are many aspects of this program that we have not discussed here tonight. On the west coast, particularly, and this applies also in southern Ontario, the pleasure craft users are increasingly beginning to displace the commercial fishermen, or supplement them, and he can afford to pay. There are opportunities here for charging fees of the right kind to help build facilities—at least, fees charging the pleasure craft owner.

M. Dubé: Même si les transports sont touchés, ce dont nous parlons ici ne s'applique qu'aux ports pour petites embarcations, ce dont je ne qualifierais pas le Cap Tourmente. Son but premier est de recevoir des transbordeurs.

M. Davis: Il n'y a ici qu'un point qui soit en cause. S'il s'agit exclusivement d'un port de pêche commerciale, il n'y a sans doute aucune question quant au ministère concerné. Si c'est d'un port pour la pêche commerciale et embarcations de plaisance dont il s'agit, c'est encore là du ressort des Pêches. Mais si nous parlons d'un port servant à diverses utilisations, ayant des industries, un transbordeur du CN et plusieurs autres choses, il y a vraisemblablement partage des pouvoirs, puisqu'il y a plusieurs ministères engagés. On ne peut ignorer l'un d'eux et ainsi on doit travailler en collaboration. Mais cela revient au ministère des Pêches de veiller aux intérêts des pêcheurs.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Il vous fait la lutte sur le sujet.

M. Davis: Il pourrait avoir plus de chance que le CN.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Monsieur Davis, vous parliez plutôt de la nécessité de consulter la province et le ministère concerné par l'expansion économique régionale, etc., et je voudrais savoir ce que vous envisagez pour consulter le pêcheur. Ils ont tous entendu parler de centralisation, et je sais que vous avez fait certaines démarches afin d'alléger leurs craintes. Mais cela continue de les tracasser et je voudrais connaître la méthode de consultation prévue afin de les mettre au courant de ce nouveau programme, s'il est mis en application.

M. Davis: Je crois que le ministère ne peut faire ceci efficacement que si une partie de son personnel travaille dans le secteur des pêches, c'est-à-dire qu'il y ait un agent des pêches à chaque dock, vivant dans le milieu connaissant bien la région, qui discuterait et expliquerait que l'état des docks et sa convenance pour des fins de pêche relève des responsabilités qui lui incombent. Jusqu'à maintenant, disons que son rôle s'est borné à l'inspection des poissons; il a été lié jusqu'à un certain point à l'expansion, bien qu'insuffisamment. Nous lui accordons présentement des responsabilités supplémentaires en ce qui a trait aux installations fédérales, qui concernent surtout les pêches. Aussi, cet agent devient l'intermédiaire entre le public et l'administration. Bien sûr, au niveau politique, les députés constitueront les intermédiaires.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Les associations de pêcheurs deviennent de plus en plus sérieuses et j'espère qu'elles seront très engagées si l'on instaure une nouvelle méthode quelconque.

M. Davis: Nous aurons, comme ministère, à traverser tous le pays,—et peut-être devrait-on désigner un nouveau comité de députés en parcourant le pays, élaborer les principes directeurs d'un nouveau programme et en discuter avec les pêcheurs, et bien sûr, leurs représentants.

Il y a encore plusieurs points à ce programme que nous n'avons pas encore abordés ce soir. Sur la côte Ouest, particulièrement, et ceci vaut aussi pour le Sud de l'Ontario, le nombre des navigateurs de plaisance s'accroît et commence à supplanter ou à s'ajouter à celui des pêcheurs commerciaux, et ils en ont les moyens. Nous avons une occasion ici, de faire payer des droits appropriés afin de faciliter l'aménagement de certaines installations,—tout au moins de faire payer des droits aux propriétaires d'embarcations de plaisance.

There are opportunities like this which have not been grasped at all and we are hoping to put them in one total package. But there has to be an exploration of all this with the fishermen and certainly with their associations, as well as with owners of pleasure craft, and so on.

Mr. McCain: Mr. Chairman, could I ask a supplementary.

In view of this problem of wharfage which has been mentioned, would the Minister of the Environment try to exert some influence to have all past wharfage charges dropped and start from scratch, to get away from some of the inequities which have existed, where wharfage is charged, along the Atlantic coast, because it has been inequitable.

Mr. Davis: Without getting into past charges, as there may be some legal aspects of that to be considered, the basic approach I would advocate is that commercial fishermen will not pay a fee.

Mr. McCain: Well, he is now being charged a fee.

Mr. Davis: All right; but the pleasure craft user would be charged a fee.

Mr. McCain: If they could forgive the past and start over, I would . . .

Mr. Davis: Well, I do not want to say anything about that because legal obligations enter into this.

Mr. McCain: There is just one other thing I would like to say, if I might, on a point of order. In the Blacks Harbour matter, I deleted something that I should have said. If that new wharf is not built, and if the old plant remains where it is, the expenditure to replace existing facilities, which will not dock existing boats, may equal or exceed the cost of the new wharf. I do not think the government would be out of pocket to build that plant but at the same time, no prejudice to the requirements of the small fishermen.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. LeBlanc.

Mr. LeBlanc (Westmorland-Kent): Mr. Chairman, if you are sure that nobody else will ask any more questions and so as not to keep you any longer, I will say that I am finished now.

The Chairman: Mr. Marshall, I will give you one supplementary.

Mr. Marshall: Mr. Chairman, the Minister mentioned pleasure craft. I had wanted to ask a question on the policy on marinas.

The Chairman: You have some time to do that.

Mr. Marshall: Mr. Minister, is there a change in the policy on marinas?

Mr. Davis: No, there has been no change in the policy, but, as a broad generalization, I do not think the policy has really been invoked on a large scale. It must be integrated with this whole thing.

Mr. Marshall: It must be integrated with what?

Mr. Davis: With the small craft harbour program in total.

Il y a plusieurs occasions de ce genre qui n'ont pas encore été saisies et nous espérons les rassembler. Mais nous devons d'examiner tout ceci avec les pêcheurs et bien sûr, avec leurs associations aussi bien d'ailleurs qu'avec les propriétaires de bateaux de plaisance et ainsi de suite.

M. McCain: Monsieur le président, je voudrais poser une question supplémentaire.

En ce qui concerne la question du débarquement dont il a été question, est-ce que le ministère de l'Environnement exercerait quelque influence afin de retirer tous les anciens droits de quais et de ce fait, de réparer les injustices qui ont existé le long de la côte Atlantique en ce qui a trait à ces lois, car cela était une injustice.

M. Davis: Sans m'arrêter à ces anciens droits dont il faudrait considérer certains aspects légaux, je puis affirmer que fondamentalement, les pêcheurs commerciaux n'auront aucun droit à payer.

M. McCain: Bien, présentement, on lui en fait payer.

M. Davis: D'accord, mais le navigateur de plaisance devra payer les droits lui aussi.

M. McCain: S'ils pouvaient oublier le passé et recommencer à neuf, je serais . . .

M. Davis: Je ne veux pas m'aventurer sur ce sujet, car il y a des obligations égales en cause.

M. McCain: Je voudrais ajouter une chose encore, si je le puis, sur un point d'ordre. Pour ce qui est du port Blacks, j'ai omis un point que j'aurais dû mentionner. Si le nouveau quai n'est pas construit, et si l'ancien demeure où il est, les dépenses pour remplacer les présentes installations, qui ne desserviront pas les bateaux actuels, pourraient être égales ou dépasser le coût du nouveau quai. Je ne crois pas que le gouvernement serait à court d'argent, s'il construisait ce quai et en même temps, ne porterait pas atteinte aux besoins des petits pêcheurs.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur LeBlanc.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Monsieur le président, si vous êtes certain qu'il n'y a personne qui veuille poser d'autres questions et afin de ne pas vous retenir plus longtemps, disons que j'ai personnellement terminé.

Le président: Monsieur Marshall, je vous permets une question supplémentaire.

M. Marshall: Monsieur le président, le ministre a parlé de navigation de plaisance. Je voulais poser une question à propos de la politique concernant ces ports pour la navigation de plaisance.

Le président: Vous avez quelque temps pour le faire.

M. Marshall: Monsieur le ministre, est-ce qu'il y a un changement concernant la politique de ces ports?

M. Davis: Non, il n'y a pas eu de changement dans la politique, mais, en règle générale, je ne crois pas que cette politique soit réellement établie sur une grande échelle. Elle doit être intégrée dans l'ensemble.

M. Marshall: Elle doit être intégrée dans quoi?

M. Davis: Dans l'ensemble du programme des ports pour petites embarcations.

Mr. Marshall: Am I right in saying that it is on a 50-50 basis?

Mr. Davis: That is right, yes.

The Chairman: Before we adjourn, there are two or three small points I wanted to make. We have Mr. Blizard here, seconded to us from the Library. If anyone would like to get reference material or have reference material that they would like to present to the Committee, would they please contact Mr. Blizard.

Tomorrow, we have about seven people coming. I would propose that we follow the following routine; that we put all seven witnesses up at one time and, if any one of the seven wants to make a short statement, that that would be permitted. The questions could then be put to any and all of the seven, as we see fit. Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right.

The Committee is adjourned until tomorrow at 3.30 p.m., in Room 371.

M. Marshall: Est-ce que j'ai raison lorsque je dis que ceci est établi dans les proportions de moitié-moitié?

M. Davis: C'est tout à fait juste, oui.

Le président: Avant d'ajourner la séance, je voudrais attirer l'attention sur deux ou trois petits points. Nous avons avec nous M. Blizard, que la Bibliothèque nous a envoyé. Si des personnes voudraient obtenir des ouvrages de référence afin de les présenter au Comité, veuillez s'il vous plaît faire appel à M. Blizard.

Demain, nous aurons environ sept personnes qui viendront. Je propose que nous suivions la procédure habituelle, à savoir de rencontrer les sept témoins ensembles, et, s'il y a lieu, de permettre à l'un d'eux de s'exprimer. Les questions pourront alors être adressées à n'importe lequel de ces sept personnes, selon que nous le jugerons nécessaire. Cela vous convient-il?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien.

Le Comité ajourne la séance à demain après-midi, 15 h 30, salle 371.



